* Année 1961-1962. — N° 81 A. N. Mercredi 8 Novembre 1961 *

JOURNAL OFFICIEL
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Edition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 NF ; ETRANGER : 40 NF

(Compte chèque postal : 9063 13. Paris)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations	DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, RUE DESAIX, PARIS 15ᵉ	POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 0,20 NF

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1ʳᵉ Législature

1ʳᵉ SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

COMPTE RENDU INTEGRAL — 43ᵉ SEANCE

1ʳᵉ Séance du Mardi 7 Novembre 1961.

SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1962 (2ᵉ partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3911).

Art. 20 à 35 *(suite)*.

Etats C et D *(suite)*.

Travaux publics et transports *(suite)*.

I. — Travaux publics et transports *(suite)*.

MM. Delachenal, Cermolacce, Crucis, Mariotte, Pérus, Rousseau, Roux, Baudis, Cerneau, Mayer, Japiot, Clermontel, Dumortier, Frédéric-Dupont, Ripert, Pflimlin.

MM. Marc Jacquet, rapporteur général ; le président.

MM. Courant, Regaudie, Leenhardt, Anthonioz, Peytel, Nungesser, Blin, Eugène-Claudius Petit.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Ordre du jour (p. 3933).

PRESIDENCE DE M. PIERRE CAROUS,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures et demie.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1962 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1962 (nᵒˢ 1436, 1445).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement et commissions, 17 heures 10 minutes ;

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 5 heures ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 2 heures ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 1 heure 50 minutes ;

Groupe socialiste, 45 minutes ;

Groupe du regroupement national pour l'unité de la République, 2 heures 40 minutes ;

Groupe de l'entente démocratique, 10 minutes.

Les isolés ont épuisé leur temps de parole.

[*Articles* 20 *à* 35 (suite).]

M. le président. Cette nuit, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports.

Je rappelle les chiffres des états C et D :

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports (*Suite.*)

ETAT C

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(*Mesures nouvelles.*)

« Titre III. — + 40.786.508 nouveaux francs ;

« Titre IV. — + 23.416.039 nouveaux francs. »

ETAT D

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils.

(*Mesures nouvelles.*)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 328.600.000 nouveaux francs ;

« Crédit de paiement, 86.052.000 nouveaux francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 21.600.000 nouveaux francs ;

« Crédit de payement, 4.320.000 nouveaux francs. »

La parole est à M. Delachenal. (*Applaudissements à droite.*)

M. Jean Delachenal. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les statistiques mentionnées par nos collègues Ebrard et Laurin dans leurs rapports très intéressants sur le tourisme font état d'une augmentation importante, de l'ordre de 10 p. 100, du nombre des touristes français et étrangers en France en 1960 par rapport à 1959.

Si nous pouvons nous féliciter de ce résultat dû à l'action efficace des collectivités locales et du commissariat au tourisme, il n'en faut pas moins poursuivre l'action entreprise, bien insuffisante si on la compare à l'effort réalisé chez nos voisins.

Il me semble indispensable, d'abord, de mettre davantage en valeur notre capital touristique, d'assurer ensuite une meilleure réception de la clientèle et, enfin, d'améliorer les voies d'accès aux régions touristiques et ce sont ces trois points que je voudrais très rapidement exposer.

La France possède, en effet, une variété considérable de sites touristiques. Ils sont, le plus souvent, mis en valeur mais il reste encore beaucoup à faire.

Il faut, en effet, s'adapter à la demande de la clientèle.

Dans les pays de montagne, autrefois, les touristes recherchaient les paysages romantiques des bords des lacs et ne s'aventuraient pas sur les sommets enneigés, réservés à quelques rares privilégiés fanatiques du ski et de l'alpinisme.

Aujourd'hui, le touriste veut contempler les lacs romantiques et, en même temps, goûter les plaisirs de la haute montagne tout en économisant, d'ailleurs, ses efforts. Si nous ne voulons pas que la clientèle aille chercher ailleurs ce que nous pouvons, nous en France, lui procurer, nous devons évidemment nous adapter à ses besoins.

C'est pourquoi il est nécessaire d'aménager, dans les stations de ski, des remonte-pentes et des téléfériques. Pour cela, l'aide de l'Etat est évidemment requise.

Sur ce point, un effort supplémentaire est, me semble-t-il, absolument nécessaire pour mettre les collectivités publiques locales en état de répondre à une demande qui s'accroît sans cesse.

Dans nos stations de sports d'hiver, le nombre des skieurs augmente chaque année dans des proportions considérables. Aussi est-il nécessaire d'ouvrir des pistes nouvelles dans les stations existantes ou bien de créer de nouvelles stations pour éviter des risques d'accident sur les champs de neige bien trop encombrés. Encore faut-il que des prêts soient accordés rapidement pour que soient réalisées ces opérations dont la rentabilité n'est pas douteuse.

Au reste, tous ces équipements seraient inutiles si les voies d'accès des grands centres touristiques n'étaient aménagées pour permettre à la clientèle de rallier rapidement les stations.

Notre département dont la vocation touristique est cependant incontestable est encore enclavé. Depuis Napoléon III qui, entre 1860 et 1870, a fait procéder à de grands travaux pour relier la Savoie à la France, rien ou presque n'a été fait. Nous avons, vous le savez, un grand projet auquel le conseil général de la Savoie et celui du Rhône s'intéressent au plus haut point. C'est le percement de la chaîne de l'Epine qui doit mettre Chambéry à une heure de route de Lyon et ouvrir en même temps l'accès rapide des Lyonnais à l'Italie.

Il s'agit d'un projet sur lequel les deux assemblées départementales ont exprimé leur accord et pour lequel elles ont voté des crédits en vue de participer au financement. Je souhaite obtenir de vous, monsieur le ministre, l'engagement que ce projet, dont la rentabilité est certaine, sera bientôt réalisé car les Savoyards ne demandent qu'à resserrer davantage encore les liens qui les unissent aux autres provinces françaises et à Paris. Encore faut-il leur en donner les moyens.

Quant aux autres routes nationales des régions touristiques de France, notamment dans notre département, et je pense particulièrement à celle qui borde le lac du Bourget, elles sont parfois réduites à des chemins d'à peine cinq mètres de large où les voitures et les cars ne peuvent se croiser que très difficilement, créant en période de pointe, de sérieux embouteillages absolument inadmissibles.

Il faut encore, à mon sens, faire un effort supplémentaire pour aider ceux qui ont pour mission de recevoir la clientèle.

Le tourisme est, hélas ! saisonnier, hélas ! pour ceux qui sont en vacances, mais hélas ! aussi pour ceux qui en vivent et qui doivent établir la rentabilité de leurs installations sur deux mois et demi ou trois mois d'activité. Il faut, pour réussir, réduire les charges qui pèsent sur l'hôtellerie. C'est le seul moyen de lui permettre de faire face aux dépenses de modernisation et d'équipement qu'elle est obligée d'engager pour lutter contre la concurrence étrangère.

Il est navrant d'observer que les grands hôtels de nos stations thermales ou climatiques sont fermés, non pas faute de clientèle — qu'on retrouve dans les stations étrangères — mais faute de pouvoir répondre aux exigences des touristes qui veulent le confort moderne et non celui de 1900.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous nous apportiez sur ce point des précisions.

Mais l'hôtellerie ne doit pas nous faire oublier le tourisme populaire qui prend de plus en plus d'importance. Il est nécessaire de le favoriser en accordant aux collectivités publiques le moyen de répondre à cet accroissement de clientèle.

Le nombre des terrains de camping est nettement insuffisant et il est absolument nécessaire que des aménagements soient réalisés. Le nombre des campeurs, notamment, devrait être limité sur les terrains afin que le camping soit vraiment une occasion de détente dans la nature et ne rappelle pas — comme on le voit, hélas ! trop souvent — le métro aux heures d'affluence.

Quant au thermalisme, dont M. Ebrard a parlé avec compétence dans son rapport, il est incontestable qu'il subit une crise.

Il semble pourtant que le nombre des curistes, dans certaines stations, n'ait pas diminué en valeur absolue, qu'il ait, au contraire, augmenté. Mais c'est la qualité de la clientèle qui a changé.

A Aix-les-Bains, par exemple, le nombre des curistes était de 13.675 en 1950 et, en 1960, 20.188 clients sont venus se faire soigner. Dans le même temps, toutefois, les hôtels de classe ont vu leur fréquentation réduite de moitié, si ce n'est davantage, tandis que les hôtels les plus modestes voyaient leur fréquentation tripler voire quadrupler.

Si l'on peut donc se réjouir du développement du thermalisme social, qu'à certain moment on voulait supprimer, il faut toutefois tirer les conséquences des chiffres : les établissements de cure actuels ne peuvent plus faire face à la demande accrue de la clientèle et il faut, avec l'aide de l'Etat, sous forme de

prêts ou de subventions, les moderniser ou les agrandir. Il convient, par ailleurs, de récupérer la clientèle aisée qui choisit aujourd'hui des stations étrangères en lui offrant des établissements de première classe comme ceux qui l'attirent actuellement chez nos voisins.

Il s'agit là d'un problème important que, nous l'espérons, le Gouvernement voudra bien étudier, pour le résoudre, avec tous ceux qui s'intéressent au thermalisme.

Telles sont les questions que je voulais traiter aujourd'hui. J'attends avec impatience les réponses que le Gouvernement voudra bien y apporter. (*Applaudissements à droite.*)

M. le président. Avant de donner la parole à M. Cermolacce je suis contraint — et je le prie d'ailleurs de m'en excuser — de lui rappeler que les isolés ont épuisé leur temps de parole. Je l'invite donc à être le plus bref possible.

La parole est à M. Cermolacce.

M. Paul Cermolacce. Monsieur le président, je vais essayer de déférer à votre demande.

M. le président. Je vous en remercie, mon cher collègue.

M. Paul Cermolacce. Monsieur le ministre, votre département a compétence sur plusieurs secteurs de l'activité française.

A la S. N. C. F., c'est un mécontentement ancien et profond que les cheminots ont exprimé ces jours derniers. Ce mécontentement s'est manifesté dans l'unité la plus large au cours d'actions multiples et diverses.

Nous avions, au cours de l'examen du budget pour 1961, dénoncé la réforme des salaires, insuffisante et injuste, que vous aviez décidée en mai 1960.

L'aumône de 0,50 p. 100 que le Gouvernement concéda pour le dernier trimestre de 1961 était aussi dérisoire que ses précédentes propositions. Elle ne pouvait satisfaire les légitimes revendications de ces travailleurs maintes fois mis à l'honneur mais sans cesse mésestimés par les tenants du pouvoir.

En quoi consistent leurs revendications ?

Lorsqu'on examine le programme de chacune des fédérations, notamment celles de la C. G. T., des F. O. et de la C. F. T. C., on constate qu'elles réclament toutes la revalorisation du salaire de base, l'augmentation générale des salaires et retraites, une hiérarchie plus équitable pour les petites et moyennes échelles, la suppression des zones, le retour à la semaine de quarante heures sans diminution de salaire.

La légitimité de ces revendications qui fait l'union des cheminots ne peut être contestée quand on sait que, sur 353.000 agents de la S. N. C. F. 118.000 gagnent moins de 45.000 anciens francs et 147.000 moins de 60.000 anciens francs par mois et que le salaire de base du cheminot à Paris — coefficient 100 — est de 39.000 anciens francs par mois.

Vous aviez prétendu faire de 1961 une année sociale. Pour les cheminots, ce social est de l'ordre de 1 p. 100 et vous dites qu'il n'est pas possible de tolérer une agitation contraire à l'intérêt de la nation et qui trouble l'ordre public. C'est ainsi qu'au lendemain des trois grandes journées revendicatives des 16, 17 et 18 octobre, alors que devait se réunir la commission du statut de la S. N. C. F., vous avez tenu à faire connaître vous-même vos décisions.

Vous avez usé de la menace de la répression contre les cheminots dans un ordre général n° 64 qui reprend et aggrave les dispositions de la circulaire du 24 janvier 1950. Tout en ayant pris le soin d'invoquer le droit de grève expressément reconnu par la Constitution, vous déclarez considérer comme des fautes graves qui doivent être sanctionnées les débrayages, les arrêts de travail par établissement, secteur et par catégorie.

Pourquoi ces menaces ? Implicitement, dans votre communiqué, vous nous fournissez la réponse. Incapable de vous opposer au puissant mouvement d'unité — même vos amis, monsieur le ministre, vous abandonnent — vous estimez indispensable d'user d'arguments d'autorité et entendez porter une nouvelle atteinte aux libertés syndicales en privant les cheminots du droit de défendre leur pain et leur dignité.

Vous vous êtes encore trompé. La riposte des cheminots a été prompte et énergique et c'est dans l'unité, encore renforcée par vos menaces, que les cheminots vous ont répondu le 26 octobre. C'est aussi l'ensemble des travailleurs qui s'est montré solidaire de la lutte des cheminots. Vous pensiez pourtant avoir réalisé les conditions propres à dresser les usagers de la S. N. C. F. contre les grévistes. De votre part, c'est aussi mal connaître la classe ouvrière.

C'est ainsi qu'en avançant au 23 octobre l'application de l'augmentation de 6,25 p. 100 des tarifs voyageurs primitivement annoncée pour 1962, vous avez essayé d'accréditer l'idée fausse que le déficit de la S. N. C. F. serait lié aux revendications, voire aux actions revendicatives des cheminots.

Nous avons, l'an dernier encore, fait la démonstration du contraire. Vous n'avez réfuté aucun de nos arguments. Proportionnellement, le prétendu déficit de la S. N. C. F. est du même ordre qu'en 1938. Encore faut-il souligner que si le trafic ferroviaire a doublé depuis cette époque, l'effectif des cheminots a été réduit de 166.000 unités, tandis que leur pouvoir d'achat était amputé de 30 p. 100. L'explication peut se résumer ainsi : Tout le bénéfice résultant de la modernisation, de l'intensification de la production, de la réduction des effectifs, a été utilisé, non pas au service de l'intérêt national, mais bien pour alléger les charges des grandes sociétés capitalistes. Simplement par le jeu des tarifs préférentiels, pour la seule année 1960, les grosses sociétés capitalistes qui ont recours à la S. N. C. F. ont réalisé quelque 275 milliards d'économies. Il y a là l'argent nécessaire pour augmenter les salaires des cheminots et supprimer la nouvelle hausse des tarifs voyageurs.

Des bruits circulent. On laisse entendre que le Gouvernement serait prêt à accorder un peu plus de 2,50 p. 100 d'augmentation du salaire de base. Ce sont des bruits. Il faut les enregistrer comme la manifestation d'un premier recul, bien loin de faire le compte. Mais vous continuez à observer le mutisme le plus complet. Cela n'est pas fait pour apaiser la juste colère des cheminots qui viennent de constater — et toutes les organisations syndicales sont unanimes — que vous prenez une lourde responsabilité en maintenant cet état de choses.

En ce qui concerne le personnel des ponts et chaussées, il est profondément regrettable que les mesures nouvelles ne prévoient aucune transformation d'emploi permettant, d'une part, la titularisation du grand nombre d'auxiliaires existant dans ces services d'une façon permanente et, d'autre part, la possibilité, pour les employés de bureau, d'accéder au grade de commis dont ils remplissent pratiquement les fonctions.

Le chapitre 31-13 consacre une nouvelle réduction du nombre des agents de travaux et conducteurs des travaux publics de l'Etat, alors que déjà près de 10.000 postes ont été supprimés depuis 1948. Cette réduction continue des effectifs constitue une gêne sérieuse pour la marche normale du service au moment où le volume des travaux doit augmenter considérablement.

Il convient de noter que les excédents constatés en 1959 et 1960, du fait de l'absence de recrutement, soit près de 21 millions de nouveaux francs, auraient permis de donner à tous les conducteurs des travaux publics un déroulement unique de carrière dans le cadre B et, à plus forte raison, de faciliter le classement à l'indice terminal du grade de conducteur principal, soit 385 brut.

En ce qui concerne la rémunération des ouvriers permanents des parcs et ateliers des ponts et chaussées, il est prévu, au titre des mesures nouvelles, un crédit de 1.457.000 nouveaux francs pour le relèvement de 5 p. 100 des salaires de ces ouvriers. Or ce crédit est nettement insuffisant, car il ne permet pas de combler le retard constaté entre la rémunération actuelle des intéressés et celle dont ils devraient bénéficier si les dispositions de la circulaire n° 139 du 10 octobre 1953 étaient respectées.

Je rappelle que, selon cette circulaire, les salaires de base devaient être établis en fonction des salaires pratiqués dans le département de la Seine pour l'industrie des travaux publics et que l'application de ses dispositions devrait entraîner une augmentation de 10 p. 100 des salaires de ces personnels.

S'agissant des ports maritimes et des voies navigables, aucune mesure nouvelle n'est contenue dans votre budget, monsieur le ministre. Or les personnels intéressés ont été exclus du bénéfice de la réforme actuellement en cours pour les ponts et chaussées. Il en est résulté pour eux une rupture de parité avec leurs homologues agents de travaux et conducteurs de travaux publics de l'Etat.

Telles sont les brèves remarques que je tenais à présenter. Si mon temps de parole avait été moins limité, je serais intervenu plus longtemps sur le conflit qui, depuis plus d'un mois, atteint le grand port de Marseille. Je vous ai posé à ce sujet, monsieur le ministre, un certain nombre de questions écrites ; j'espère que vous m'y répondrez, ce qui compensera en quel-

que sorte l'insuffisance de temps de parole dont nous souffrons dans cette discussion budgétaire.

Qu'il s'agisse des cheminots, des agents des ponts et chaussées ou des travailleurs des ports, notamment des dockers, aucune mesure bienveillante ne figure dans ce document budgétaire. Nous ne pourrons donc vous manifester notre accord par un vote favorable.

M. le président. La parole est à M. Crucis.

M. Michel Crucis. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mes propos seront d'autant plus brefs que, d'une part, vous voudrez bien m'autoriser à les tenir de ma place et que, d'autre part, plusieurs collègues ont abordé avant moi l'un des problèmes que je désirais traiter.

Je profiterai de la discussion du budget de ce ministère pour poser deux questions à M. le ministre des travaux publics et des transports.

La première — et il ne s'en étonnera pas — concerne la dépéréquation des tarifs ferroviaires. Nous avons entendu hier, avec beaucoup d'intérêt, notre rapporteur, M. Ruais, nous entretenir de ce problème en termes semi-favorables. Il nous a fait l'historique de la question de la tarification des transports ferroviaires. Il est parti de la tarification *ad valorem* qui existait à l'origine, pour en arriver au projet de dépéréquation éventuelle en passant par l'indexage des gares, système encore pratiqué aujourd'hui à la S. N. C. F.

M. Ruais a déclaré que la dépéréquation des tarifs ferroviaires reposait essentiellement sur une notion de profil des voies ferrées. Je doute qu'il ait ainsi analysé complètement le problème de la dépéréquation des tarifs ferroviaires et que ne se pose ici qu'une question de profil des voies ferrées.

Je pense qu'il s'agit plutôt de revenir, comme l'avait indiqué à l'origine le comité Rueff-Armand, à une question de prix de revient des transports ferroviaires, laquelle sous-entend évidemment une question de trafic sur les voies ferrées.

Il semble logique de dire que seront détaxées les grandes relations du chemin de fer, bien équipées et à fort trafic, et surtaxées, au contraire, les autres relations, nécessitant de nombreux triages et sur lesquelles le trafic est faible.

Cette idée a été reprise dans le IVe plan de développement économique et social qui, paraît-il, doit être soumis à l'approbation du Parlement, mais dont nous n'avons, pour le moment, que des échos très affaiblis par l'intermédiaire de la presse. Je lis en effet, dans un article concernant ce problème des transports tel qu'il figure dans le IVe plan de développement économique et social :

« Une réforme tarifaire sera mise progressivement en vigueur, qui constituera un pas très important vers la vérité des prix et contribuera, de ce fait, à l'assainissement des conditions de concurrence entre le rail et la route, en évitant toutefois certaines conséquences contraires à la politique régionale du Gouvernement ».

La fin de cet alinéa me fait songer qu'en effet le Gouvernement a bien vu que la politique de dépéréquation et la politique de décentralisation industrielle s'opposaient l'une à l'autre.

C'est pourquoi je voudrais demander à M. le ministre des travaux publics et des transports comment il entend concilier cette politique de décentralisation industrielle avec la politique de dépéréquation des tarifs ferroviaires. Il est évident qu'il y a entre ces deux tendances une opposition systématique. La dépéréquation alourdira, nul ne l'ignore, les prix des transports des matières premières et des produits finis des régions à l'heure actuelle sous-développées de notre pays ; elle accroîtra, autrement dit, le handicap géographique dont souffrent les régions françaises éloignées de l'axe du Marché commun.

Je voudrais attirer également l'attention de M. le ministre sur un texte que M. Christian Bonnet a eu parfaitement raison d'invoquer hier, l'article 21 de la loi d'orientation agricole, relatif aux zones spéciales d'action rurale qui dispose dans son dernier alinéa :

« Lorsque les zones spéciales d'action rurales sont défavorisées par leur éloignement, soit des points d'approvisionnement en produits nécessaires à l'agriculture, soit des centres de consommation et de vente, des mesures de péréquation des tarifs des transports propres à rendre leur production compétitive devront être prises. »

Quoi qu'il en soit de ces contradictions entre, d'une part, la volonté de l'Etat de promouvoir l'expansion régionale, de créer des zones spéciales d'action rurale bénéficiant de tarifs péréqués de transports et, d'autre part, de dépéréquation des tarifs ferroviaires, je constate que, revenir à la notion de prix de revient, si c'est une saine méthode de gestion des finances de la S. N. C. F., c'est tendre à effacer un tant soit peu le caractère de service public des chemins de fer français.

Ma seconde question a trait à l'autoroute qui doit desservir l'Ouest de la France.

Il me semble me souvenir que le Gouvernement, dans des déclarations officielles, a promis d'accorder une certaine priorité à toutes ces régions de l'Ouest qui, vous le savez, disposent d'une main-d'œuvre excédentaire et souffrent d'un sous-emploi chronique.

Le Gouvernement est-il disposé à donner, ainsi que divers propos officiels avaient pu le laisser prévoir, une priorité de réalisation à l'autoroute de l'Ouest devant desservir le Mans, Rennes et Nantes ?

Dans l'affirmative, je demande à M. le ministre de bien vouloir nous faire connaître à quelle date commenceront les travaux de cette autoroute. Dans la négative, est-ce que ce sont des considérations d'ordre financier qui retardent le début des travaux et pourquoi d'autres priorités ont-elles primé celle de l'autoroute de l'Ouest ?

Telles sont, monsieur le ministre, les deux questions sur lesquelles nous aimerions connaître votre point de vue et obtenir les réponses les plus précises possibles. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Mariotte.

M. Pierre Mariotte. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais limiter mon intervention à deux sujets extrêmement importants, le problème des autoroutes et celui de l'aménagement de la grande voie fluviale Rhône-Rhin.

Si on jette un regard sur une carte, on est frappé par la densité du réseau d'autoroutes aux Pays-Bas, en Belgique, en Allemagne de l'Ouest d'une part, et en Italie d'autre part. Quelques chiffres, plus que de longs discours, montreront le retard de la France dans ce domaine.

En Belgique, 170 kilomètres d'autoroutes en service ; aux Pays-Bas, 732 kilomètres ; en Allemagne de l'Ouest, 2.667 kilomètres ; en Italie, 1.096 kilomètres ; en France 164 kilomètres.

La Suisse elle-même, qui accusait un retard très important avec 25 kilomètres d'autoroutes, vient d'entrer dans la voie d'une politique routière réaliste puisque, à la suite d'un référendum, la confédération helvétique vient d'obtenir le droit de construire des autoroutes, droit autrefois réservé aux cantons. Bientôt, elle aura réalisé sa jonction avec les autoroutes allemandes et italiennes et on ne tardera pas à voir la liaison rapide par autoroute de Bâle à Martigny et, par le tunnel sous le grand Saint-Bernard qui sera terminé en 1962, vers Aoste et Turin.

Rappelons-nous la campagne publicitaire lancée l'an dernier par les Italiens dans les journaux parisiens en faveur de la nouvelle autoroute Turin-vallée d'Aoste, sur le thème : « technique parfaite et extraordinaires beautés naturelles », incitant les touristes à joindre l'utile à l'agréable.

En effet, les automobilistes nordiques, belges, hollandais, danois, allemands et même anglais ne manqueront pas d'être séduits par cette perspective. Ils pourront partir d'Ostende, d'Anvers, de Rotterdam, d'Amsterdam, d'Hambourg pour arriver par les autoroutes extrêmement rapides vers Bâle, Martigny, le tunnel du Grand-Saint-Bernard, Aoste, toute l'Italie du Nord puis, par Florence et Rome, vers Capoue, Naples et Salerne.

Tout cela, sans toucher à la France ! Notre pays sera laissé complètement à l'écart et un trafic routier considérable s'effectuera, dans le cadre du Marché commun, en dehors de lui, au détriment des ports français, de notre système hôtelier, donc de notre balance des paiements. Le touriste nordique ou britannique se rendra par les voies les plus rapides au pays du soleil, et ce sera un désastre pour notre tourisme national.

Or, pendant ce temps, nous avons engagé un grand nombre de milliards pour creuser le tunnel sous le Mont Blanc. Sa construction est en très bonne voie d'achèvement et sa mise en service prévue pour 1963. Mais quelles voies d'accès avons-nous prévues pour arriver à Chamonix ? Où en est le projet de construction de la « route blanche » ?

Le programme gouvernemental prévoit la construction de 1.700 kilomètres d'autoroutes d'ici 1975. Mais quelle sera

l'importance de notre parc automobile dans quinze ans ? Attendrons-nous 1975 pour commencer à lutter avec nos voisins européens, alors que l'effort d'équipement routier poursuivi à l'étranger est beaucoup plus rapide que le nôtre ?

Aussi, monsieur le ministre, si le budget ne peut suffire à assurer le financement des autoroutes, vous devez faire appel à l'emprunt car construire 2.000 kilomètres d'autoroutes en quinze ans c'est trop peu et, dans le temps, c'est trop long. La charge de construction de services publics comme le sont les autoroutes ne doit pas incomber uniquement aux contribuables de notre génération. Elle doit être répercutée sur nos enfants et même sur nos petits-enfants, car ces investissements profiteront largement aux générations à venir.

De plus, une utilisation rationnelle du fonds spécial d'investissement routier permettrait d'assurer un meilleur financement des travaux. Il n'est pas inutile de rappeler dans quel esprit ce fonds spécial a été créé en décembre 1961. Il devait permettre « l'exécution de travaux routiers neufs ou d'améliorations à l'exclusion de tous travaux d'entretien, qui restent à la charge du budget général. Sa comptabilité est hors budget ».

Or vous le savez, monsieur le ministre, l'affectation à d'autres dépenses de l'Etat de plus de la moitié de ses ressources légales n'a pas permis au fonds routier de remplir le rôle pour lequel il avait été institué. Il serait trop long de faire l'historique de cette affaire et de comparer notre politique en matière d'autoroutes avec celle de nos partenaires européens. Il faut se hâter de construire des autoroutes, mais comment allez-vous en opérer le financement ?

Le système du péage que vous paraissez avoir retenu alors qu'il tend à disparaître dans de nombreux pays étrangers comporte de grands dangers. D'abord, l'usager français verra d'un très mauvais œil ce nouvel impôt alors que son essence est la plus chère du monde et que le niveau élevé d'une circulation en expansion procure à l'Etat des milliards de nouveaux francs de bénéfices dont un pourcentage dérisoire, 6,4 p. 100 en 1961, est, au mépris de la loi, affecté aux investissements de modernisation routière. Outre qu'il entraînera des dépenses supplémentaires d'infrastructure et de main-d'œuvre pour sa collecte, évalués à 12 ou 15 p. 100 du prix de la construction, le nombre des points d'accès et de sortie sera volontairement diminué, ce qui réduira les facilités de circulation routière et empêchera l'autoroute d'avoir sa pleine efficacité pour l'aménagement régional, les autoroutes devant être des voies rapides et sûres pour desservir les provinces françaises. Il semble bien que le péage collectif que constituent la vignette, la taxation des cartes grises et des carburants, l'impôt sur les permis de conduire et les assurances puisse subvenir à la charge des emprunts.

Il faut prévoir la construction de « routes express » qui assureront une liaison rapide à travers la France. Je pense à la réalisation nécessaire de la route Bordeaux-la Rochelle-Genève, par la vallée de la Saône, qui favorisera les échanges entre nos ports atlantiques et l'Europe centrale, ainsi qu'un accès vers la vallée de Chamonix et l'Italie par le tunnel sous le mont Blanc. Ce tunnel, dont l'entrée ne se trouve qu'à 1.400 mètres d'altitude, met la vallée de Chamonix dans une situation privilégiée, puisqu'il faut atteindre 1.900 mètres pour accéder au tunnel sous le Grand-Saint-Bernard.

Aussi important que soit le financement de ces diverses opérations, le problème foncier est peut-être plus préoccupant encore. 4.300 parcelles sont touchées par les 75 kilomètres d'autoroute qui traversent le département de Saône-et-Loire, de Chagny au sud de Mâcon. Autant dire que ce seront 4.300 dossiers à étudier.

Cela suppose, pour les services des ponts et chaussées, un travail considérable au point de vue de l'achat de terrains, des procédures d'expropriation, et du remembrement avant de lancer les travaux. Il paraît indispensable de prévoir des procédures légales spéciales pour réduire les délais de procédure ordinaires qui, tout en sauvegardant les intérêts légitimes, permettront la réalisation rapide des travaux.

Les interventions très pertinentes de nombreux collègues sur la nécessité de réaliser dans un avenir aussi rapproché que possible la liaison mer du Nord-Méditerranée par le Rhin et le Doubs d'une part, la Moselle d'autre part, en liaison avec la Saône et le Rhône, montrent tout l'intérêt d'un tel projet. Je voudrais unir ma voix à la leur pour plaider cette cause.

Notre excellent collègue Rémy Montagne exprimait à cette même tribune la semaine dernière ses craintes de voir le Gouvernement poursuivre une politique dite « des pôles de développement » qui tendraient très rapidement à devenir par leur excroissance « de nouveaux cancers de type parisien ». Je suis tout à fait d'accord avec lui sur la nécessité d'opérer une véritable décentralisation industrielle par rapport à de très grands centres comme Paris, Lyon, Marseille, etc., mais pas au détriment de nos populations rurales qui sont trop souvent drainées vers les villes voisines et dont le départ risque de transformer en désert des régions actuellement bien vivantes. Il est indispensable d'implanter dans ces chefs-lieux de canton ou dans ces gros bourgs des industries de transformation qui fixeront, qui cristalliseront cette population rurale dont une partie restera à la terre et l'autre trouvera tout près de chez elle des possibilités de travail.

Mais pour favoriser cette implantation industrielle équilibrée, répartie sur de larges zones, il faut réaliser la grande voie d'eau Amsterdam—Marseille, en élargissant les canaux pour les mettre au gabarit européen. Nos collègues représentant les différentes régions intéressées ont montré, en ce qui les concerne, l'économie du projet. J'insisterai sur l'importance de sa réalisation pour toute la vallée de la Saône.

La position géographique du département de Saône-et-Loire en fait le point de rencontre des courants économiques desservant les régions du Nord et de l'Est, la région méditerranéenne, le Centre et les Alpes par la vallée Rhône-Saône. C'est un point de transit intéressant pour la Suisse, l'Italie, le Centre-Europe. La vallée de la Saône qui traverse ce département dans toute son étendue constitue depuis toujours une artère vitale pour son économie. Sur elle se greffent les canaux qui la relient à l'Est et à l'Ouest. L'importance des voies fluviales a déjà conduit les chambres de commerce de Chalon-sur-Saône et de Mâcon à créer des ports fluviaux dont le trafic dépasse actuellement 380.000 tonnes pour chacun d'eux. Le canal du Centre qui dessert le bassin Montceau-Blanzy et les industries céramiques de Digoin - Paray-le-Monial permet un trafic de l'ordre de 800.000 tonnes. L'expansion économique du département est conditionnée par ses facilités de communication avec les pôles économiques nationaux de Lyon et du Sud, d'une part, le bassin lorrain et la région du Nord, d'autre part. Si vers le Sud les aménagements fluviaux permettent déjà l'accès de bateaux de 1.000 tonnes jusqu'à Chalon-sur-Saône, il n'en est plus de même pour les liaisons en direction du Nord et de l'Est pour lesquelles les installations actuelles constituent un véritable goulot d'étranglement.

La création d'une grande artère fluviale unifiée sera favorable à toute l'activité de la région qui traditionnellement est une région de transit entre le Nord et le Sud, entre l'Est et l'Ouest et qui est en même temps une région favorable à une expansion industrielle en raison de ses ressources en terrains et en main-d'œuvre. Les collectivités riveraines, chambres de commerce, municipalités, ainsi que le département, accomplissent un effort considérable pour l'aménagement de terrains industriels desservis à la fois par routes, voies ferrées et voies fluviales.

De l'approvisionnement en produits de base dépend le développement sur ces terrains d'industries nouvelles qui seront nécessaires au département de Saône-et-Loire en raison de son accroissement démographique. La voie fluviale à grand gabarit est un facteur déterminant pour la réalisation des programmes envisagés. C'est pourquoi le projet d'aménagement de l'axe Rhin-Méditerranée a été suivi avec le plus grand intérêt par les collectivités du département qui en souhaitent ardemment la réalisation et qui s'inquiètent de voir qu'aucune décision n'intervient sur le plan gouvernemental.

Le concours financier des chambres de commerce a été sollicité pour les frais engagés en vue d'une étude économique des différents tracés et liaisons envisagés afin de permettre des conclusions sur le choix ou l'ordre d'urgence des réalisations. Elles ont accordé ce concours sans réserve, conscientes de l'intérêt capital pour leur région, quelle que soit la solution adoptée, de la création d'une voie navigable au gabarit européen. Elles font cependant remarquer qu'aucune précision ou justification sur l'emploi des fonds versés ne leur a été donnée, pas plus qu'aucun renseignement sur les résultats des études effectuées et les conclusions qui en ont résulté.

Je viens de recevoir des chambres de commerce de Saône-et-Loire un télégramme ainsi rédigé : « Chambre de commerce Chalon-sur-Saône, Autun et Louhans réunie séance plénière ce jour a émis vœu que soit inscrit au 4e plan de modernisation programme avancement travaux projet liaison Rhin-Rhône pour obtenir achèvement dans délais raisonnables. Vous demande soutenir cette action. Signé : président Pinette ».

Tout le monde est convaincu — et je vous demande, monsieur le ministre, de nous confirmer que le Gouvernement l'est aussi — que l'aménagement de cette grande voie navigable continue, sans rupture de charges, entre le Rhône et le Rhin, est une nécessité nationale et européenne. Il faudra donc la réaliser et cette décision de principe doit être prise et affirmée sans réserve par le Parlement et par le Gouvernement.

Mais quand faudra-t-il l'entreprendre et avec quel rythme d'exécution, c'est sur ce point que les avis divergent. Il semble, d'après vos plus récentes déclarations, monsieur le ministre des travaux publics, et d'après les échos que nous avons de la préparation du IVe plan, que la tendance actuelle soit à l'ajournement. Nous comprenons fort bien qu'un choix est difficile à faire entre les grands équipements de la nation et qu'on ne peut pas tout entreprendre à la fois, mais nous nous permettons d'insister pour que vous soyez prévoyant et pour que vous ne laissiez pas renouveler l'erreur commise pour le lancement du programme d'autoroutes.

Les grands travaux publics d'intérêt national doivent être préparés longtemps à l'avance. On a trop hésité entre 1955 et 1960 à affirmer la nécessité d'un grand programme d'autoroutes. Dans ce climat d'incertitude et d'hésitation les études ont été mises en sommeil et aucune mesure préparatoire n'a été prise. La conséquence est, que malgré les efforts de vos services des ponts et chaussées, le démarrage du programme d'autoroutes est trop lent, en particulier à cause des difficultés d'acquisition de terrains. Or la grande voie fluviale Rhône-Rhin va certainement soulever des problèmes techniques et fonciers difficiles. Faites-les étudier dès maintenant en accordant les crédits d'études nécessaires. Faites acheter des terrains de sorte que vos services soient prêts à passer à l'exécution dès que le financement de cette grande opération pourra être assuré. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Pérus. (*Applaudissements.*)

M. Pierre Pérus. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon souci ne sera pas aujourd'hui d'analyser dans tous ses détails le budget pour 1962 du commissariat général au tourisme. Dans l'ensemble, ce budget est en nette augmentation sur celui de l'an dernier et l'aide apportée à certaines catégories d'exploitants touristiques a été notablement améliorée. Ainsi les parlementaires qui ont émis, en 1960, quelques critiques peuvent-ils penser qu'ils ont été entendus. Je vous en remercie, monsieur le ministre, tout particulièrement.

Je me bornerai donc aujourd'hui à présenter quelques suggestions sur des points déterminés qui semblent devoir être mis en lumière. Certaines sont d'ordre général, d'autres d'ordre particulier.

D'abord, comme l'a écrit avec raison l'un des deux excellents rapporteurs, on est frappé par le manque d'unité dans la présentation des divers chapitres budgétaires. Ils sont éparpillés parmi d'autres postes du budget général du ministère des travaux publics ; certains dépendent même de celui du ministère des affaires culturelles. Ne pourrait-on, dans l'avenir, rédiger, à l'usage des Assemblées, un budget du tourisme autonome et complet dont on puisse prendre connaissance d'une façon totale et rapide ? Il procurerait une vue d'ensemble de l'activité du commissariat général en faveur de ce secteur d'économie qui est utile à l'ensemble de la nation et vital pour une importante catégorie de nos concitoyens.

Sur le plan général, d'abord, les documents professionnels que j'ai pu consulter font apparaître une légère augmentation du nombre d'étrangers venus en France depuis le début de l'année 1961. On peut imaginer que cette augmentation est due à un double facteur : l'amélioration des moyens de propagande extérieure d'abord, notamment celle des maisons du tourisme dans certains pays des deux mondes et aussi, le goût du voyage qui se généralise en même temps que s'élève le niveau des moyens d'existence.

Mais ce désir d'évasion présente, malgré tout, un grave inconvénient. S'il provoque un accroissement du tourisme d'origine extérieure, il suscite chez le Français le désir de quitter son pays pour aller à la recherche de cieux nouveaux. Quant au touriste étranger, surtout l'Américain, il n'effectue en France que des séjours de très courte durée.

Nos grandes aérogares sont des points de transit. Paris est bien encore l'objet d'une brève visite, mais nos provinces sont écartées des itinéraires classiques des grandes agences de voyage. Seule, la Côte d'Azur, région prestigieuse et lieu de passage vers l'Italie, reçoit une partie importante de ces touristes. Aussi, monsieur le ministre, un des impératifs qui doivent guider, au commissariat général au tourisme, les techniciens de la publicité, est de proclamer, à l'extérieur et à l'intérieur, la qualité de nos provinces, leurs attraits, leurs beautés, le charme qu'elles répandent, la joie qu'on éprouve à y séjourner et l'accueil merveilleux qu'on y reçoit.

Pour être efficace, cette publicité doit être régionale et bénéficier d'une aide gouvernementale substantielle.

Mais il importe aussi que le découpage des régions touristiques soit logique, ce qui n'est pas le cas, monsieur le ministre, pour la nouvelle région administrative du département que j'ai l'honneur de représenter. En effet, vous le savez, la géographie, le goût et la raison ont créé, dans l'extrême Sud-Ouest de la France, la province touristique dite des trois B, constituée par le pays basque, le Béarn et la Bigorre. L'océan s'y unit à la montagne, les villes d'eaux se complètent sans se concurrencer ; un haut lieu spirituel y étend son rayonnement.

Depuis le début de l'organisation du tourisme, des fédérations communes ont été fondées pour la défense d'intérêts identiques.

Or la nouvelle organisation administrative de la nation rattache le pays basque et le Béarn à Bordeaux, et la Bigorre à Toulouse. Elle brise ainsi une union séculaire, elle écartèle une région. Ne serait-il pas possible, monsieur le ministre, de dissocier le tourisme de l'administration générale et de reconstituer, par souci du bon sens et respect du sentiment, la vieille province des gaves et de l'Adour ?

Pour attirer et garder la clientèle touristique, l'hôtellerie française doit être de qualité et les prix pratiqués abordables. A ce sujet, il faut encore une fois vous féliciter particulièrement, monsieur le ministre, des nouvelles dispositions prises en faveur de l'hôtellerie, tant sur le plan financier que sur le plan fiscal.

En effet, les sommes mises à la disposition de la Caisse centrale du crédit hôtelier pour le financement des emprunts destinés à la modernisation des immeubles et aux constructions nouvelles, s'élèvent, pour 1962, à dix milliards d'anciens francs, en nette augmentation sur celles des années 1960 et 1961. La durée maxima des prêts passe de quatorze à vingt ans. La part d'autofinancement de l'emprunteur qui était de 50 p. 100 est réduite à 25 p. 100. Ainsi, le petit ou le moyen hôtelier, travaillant en famille et disposant de réserves financières limitées, pourra-t-il bénéficier, par vos soins, des ressources de cet établissement de crédit.

Cependant, il convient de formuler à ce sujet une nouvelle remarque. Si vous la prenez en considération, vous serez vraiment utile à la catégorie d'hôteliers la plus digne d'intérêt et la plus nombreuse.

Vous savez, en effet, que les propriétaires d'établissements qui peuvent justifier d'une fréquentation étrangère égale à 25 p. 100 de leur clientèle totale, lorsqu'ils réalisent un emprunt à la Caisse centrale du crédit hôtelier, bénéficient d'une bonification d'intérêt de 2 p. 100 sur le taux de 5 p. 100 habituellement pratiqué, qui est ainsi ramené à 3 p. 100.

Or quels hôtels comptent 25 p. 100 d'étrangers parmi leur clientèle, sinon les opulents hôtels de Paris ou des stations internationales ? Ceux-là précisément dont les ressources sont fournies par des financiers professionnels et se trouvent augmentées par une clientèle de choix ; ceux aussi dont l'ouverture de leur établissement est permanente et les rentrées de fonds constantes.

Les petits hôteliers saisonniers, ceux des villes d'eau moyennes ou des stations balnéaires populaires n'hébergent que leurs compatriotes.

Ce sont eux, monsieur le ministre, qui devraient par priorité bénéficier d'un taux d'intérêt réduit pour les sommes qu'ils empruntent au crédit hôtelier. Ce sont leurs immeubles qui se dégradent pendant les longs hivers de fermeture. C'est vers eux surtout que vous devez porter votre sollicitude.

Eux aussi, monsieur le ministre, doivent recevoir la bonification d'intérêt de 2 p. 100 pour leurs emprunts d'investissement.

Il en est de même en ce qui concerne les prochaines dispositions fiscales dont il est bruit. Si l'application de la patente saisonnière est d'un heureux effet, l'assujettissement futur à la T. V. A. de 10 p. 100 avec défalcation de l'amortissement des investissements, ne pourrait intéresser que les grands établissements hôteliers qui auraient pu réaliser financièrement leur plan de travaux. Quant aux autres, toujours les mêmes, ils subiraient, au contraire, une aggravation de 1,5 p. 100 de l'ancienne taxe sur le chiffre d'affaires.

Puisque le tourisme est une industrie à incidence internationale et que l'hôtellerie en constitue l'élément de base, pour l'aider à vivre et même à survivre, il faut, je le crois, leur appliquer de toute nécessité les dispositions fiscales que le Gouvernement accorde depuis longtemps aux autres industries d'exportation, c'est-à-dire l'abaissement à 2,75 p. 100 de la taxe sur le chiffre d'affaires qui s'élève actuellement à 8,50 p. 100.

Quant au thermalisme, il subit depuis un quart de siècle les fâcheuses conséquences conjuguées du vieillissement de ses

installations et de la jeunesse des thérapeutiques modernes, aggravées par l'ordonnance gouvernementale du 30 décembre 1959.

Pourtant, la thérapeutique thermale est la plus ancienne, la plus fidèle, la plus durable. Si elle ne peut pas constituer une méthode d'attaque, du moins offre-t-elle, dans les maladies récidivantes ou chroniques, un complément remarquable des traitements classiques.

C'est une certitude pour les professionnels et pour leurs malades déjà soignés ; cela l'est moins pour les nouvelles générations de médecins à qui l'on n'enseigne plus, dans les facultés, les possibilités de cette méthode moderne et millénaire.

Aussi, dans l'ordre d'urgence, pour aider les stations thermales à retrouver le lustre de leur passé récent, il faut maintenir l'enseignement de la crénothérapie dans les facultés de médecine où on le dispense encore et créer ces chaires dans celles qui n'en possèdent plus. Des voyages d'études doivent être organisés annuellement : les étudiants doivent obligatoirement y participer.

Connaissant nos merveilleuses villes d'eaux françaises, ils y enverront leurs malades à bon escient, pour le plus grand bien de chacun. Je vous demande aussi, monsieur le ministre, d'user de toute votre influence pour obtenir la création d'un Crédit thermal identique au Crédit hôtelier et pourvu, comme lui désormais, de dotations substantielles.

La modernisation de nos établissements thermaux constitue un impératif national ; il ne peut pas être réalisé sans une aide de l'Etat.

De toutes les activités touristiques, celle qui touche au thermalisme est la seule où l'on observe une récession véritable ; notre devoir est de la sauver.

Ayant aussi exprimé pour mémoire notre vif désir, et même notre désir unanime, de voir la rentrée scolaire fixée au 1er octobre, j'en ai terminé, monsieur le ministre, avec les quelques observations que j'avais à vous présenter au sujet du budget du tourisme, du thermalisme et du climatisme français.

J'espère que vous voudrez bien les prendre en considération. Les représentants de notre industrie thermale et hôtelière, qui ont tant fait dans le passé pour le renom de notre pays, vous manifesteront alors, avec raison, une immense reconnaissance. *(Applaudissements.)*

M. le président. La parole est à M. Rousseau à qui je dois rappeler que les isolés ont épuisé leur temps de parole.

Je fais donc appel à sa compréhension. *(Applaudissements sur certains bancs au centre et à l'extrême gauche.)*

M. Raoul Rousseau. Monsieur le ministre, mes chers collègues, en raison du temps qui m'est imparti, je limiterai mon intervention à quelques brèves observations.

Au sujet des autoroutes, vous avez écrit récemment, monsieur le ministre, dans une revue spécialisée : « J'ai pu, l'an dernier, faire adopter par le Gouvernement un programme comportant la construction en 15 ans de 2.000 kilomètres d'autoroutes et l'élargissement de plus de 15.000 kilomètres de routes nationales. En 1961, une première tranche de ce programme a été lancée, qui porte notamment sur 161 kilomètres d'autoroutes. En 1962, ce programme doit se poursuivre par une tranche que j'espère plus importante, la cadence d'augmentation de la circulation obligeant à une accélération des réalisations. »

Or, dans les excellents rapports de nos collègues Ruais et Catalifaud, on peut lire que les crédits permettent d'engager 95 à 100 kilomètres d'autoroutes de dégagement et 300 kilomètres d'autoroutes de liaison, soit une moyenne d'environ 100 kilomètres par an. Il est prévu une tranche optionnelle de 164 millions de francs qui permettraient d'ajouter 22 kilomètres d'autoroutes dont 10 de dégagement. Ainsi, le programme retenu accuse une régression par rapport au programme d'origine.

Cependant, nous faisons à l'heure actuelle figure de parents pauvres si nous comparons la situation de la France, avec ses 170 kilomètres d'autoroutes, à celles de l'Allemagne de l'Ouest qui en possède 2.700, de l'Italie, avec 1.100, et des Pays-Bas, qui en comptent 720.

Sous peu, il sera possible de voyager d'Ostende, de Rotterdam ou de Hambourg jusqu'à la Méditerranée tout au long d'autoroutes traversant la Belgique, la Hollande, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie.

Si nous n'avons pas l'équivalent chez nous, nous perdrons un précieux tourisme étranger qui empruntera des voies plus rapides pour gagner la Côte d'Azur.

Il est admis que l'autoroute devient indispensable quand le trafic atteint 10.000 véhicules par jour. Nos routes principales sont saturées par le passage de 5.000 véhicules par 24 heures. Si l'on tient compte de l'accroissement de notre parc automobile de 10 p. 100 par an, ces mêmes routes devraient dans dix ans absorber quotidiennement 10.000 véhicules ce qui est rigoureusement impossible.

C'est la raison pour laquelle vous avez, monsieur le ministre, envisagé un programme d'ensemble comportant notamment 3.358 kilomètres d'autoroutes. Mais alors, comment pourrez-vous concilier votre déclaration sur l'accélération des réalisations avec un programme déjà en régression par rapport au programme d'origine ?

Notre réseau routier est le plus dense des pays du Marché commun, avec 120 kilomètres de routes pour 100 kilomètres carrés de territoire. Il comprend 81.500 kilomètres de routes nationales, 270.000 kilomètres de routes départementales, 370.000 kilomètres de chemins vicinaux et 200.000 kilomètres de chemins ruraux reconnus.

Mais sur les 81.500 kilomètres de routes nationales, plus de 75.000 sont à deux voies seulement avec six ou sept mètres de largeur et beaucoup présentent encore un bombement dangereux. Quant au revêtement, 70 p. 100 des chemins vicinaux en sont dépourvus ainsi que 5 p. 100 des routes départementales.

Votre prévision comporte l'amélioration et l'adaptation de 16.000 kilomètres de routes nationales classées en « liaison de premier ordre » avec 6.500 kilomètres à élargir à 10,50 mètres pour un trafic de 7.500 véhicules par jour, et en « liaison de deuxième ordre » avec 9.500 kilomètres pour un trafic de 3.000 véhicules par jour. Un tel programme n'exclut pas, bien entendu, l'entretien des 81.500 kilomètres de voies nationales.

Or, dans la loi de finances, on peut relever au chapitre 35-21 que les crédits prévus en 1962 pour les travaux d'entretien des routes et ponts s'élèvent à 256.432.210 nouveaux francs pour les services votés et 21.384.485 nouveaux francs pour les mesures nouvelles, soit un total de 277.816.695 nouveaux francs.

Le chapitre 53-20 réservé aux routes et ponts : « reconstruction et grosses réparations », prévoit, pour 1962, 10.475.000 nouveaux francs comprenant 4 millions de nouveaux francs inscrits dans la loi de finances rectificative du 29 juillet 1961, auxquels il faut ajouter les mesures nouvelles : 24.600.000 nouveaux francs, ce qui donne un crédit total de 35.075.000 nouveaux francs. Ces sommes paraissent dérisoires si on les compare aux recettes réalisées par l'Etat grâce aux différentes taxes perçues sur les automobilistes.

Cependant, selon le président du syndicat des entrepreneurs de travaux routiers, il faudrait au moins 500 millions de nouveaux francs pour reprendre espoir et résoudre le problème de l'entretien des routes nationales où le retard s'accumule.

Comment sera-t-il possible, avec à peine 300 millions de nouveaux francs, d'assurer l'entretien convenable de nos routes nationales ?

Par ailleurs, l'examen du programme du fonds spécial d'investissement routier, établi pour 1962, ne fait ressortir aucune opération pour le département que j'ai l'honneur de représenter. Cependant, à la sortie de son chef-lieu, sur la nationale 89, le pont de la Cité n'a pas de trottoirs. Son élargissement par deux passerelles pour piétons est absolument indispensable et urgent en raison des risques d'accident encourus par les nombreux enfants qui empruntent cette voie pour regagner leur domicile situé dans des quartiers neufs.

De même, à la sortie de la ville, sur la route d'Angoulême, un virage très dangereux, une chaussée en fort mauvais état et un pont de chemin de fer beaucoup trop étroit sont à l'origine d'accidents répétés et, malheureusement souvent mortels.

Enfin, une récente mesure ministérielle a permis le déclassement d'un certain nombre de rivières qui, au demeurant, n'étaient plus navigables depuis longtemps. L'Etat ne participera désormais aux travaux d'entretien des berges que pour un montant de 50 p. 100.

Comme rien n'a pratiquement été fait dans ce domaine depuis de nombreuses années, la décision prise accroîtra notablement les charges des communes. C'est d'autant plus grave que dans certains cas l'état d'abandon des berges ou des quais exigera des travaux fort onéreux qui pèseront très lourd dans les budgets des collectivités locales.

Cette décision permet en réalité à l'Etat de se décharger sur les communes de frais d'entretien qui devraient normalement lui incomber, soit en totalité, soit partiellement, mais en tout cas à un taux nettement supérieur à 50 p. 100. Ce qui est certain,

c'est qu'elle a suscité une légitime émotion parmi les conseils municipaux qui ont unanimement protesté contre la charge supplémentaire qui leur était imposée.

En terminant, je fais à mon tour appel, monsieur le ministre, à votre compréhension et à votre esprit d'équité pour que vous preniez la décision d'octroyer les bonifications de campagne simple et de campagne double aux anciens combattants cheminots. Il n'est pas admissible que ce problème puisse demeurer plus longtemps en suspens, alors qu'il s'agit de la réparation d'une vieille injustice désormais reconnue par tous.

Le projet de décret qui doit accorder aux anciens combattants cheminots les mêmes avantages que ceux qui sont reconnus aux autres ne peut plus être ajourné. Au front, tous les combattants étaient égaux devant l'ennemi. Il n'y a pas de raison pour qu'ils ne le soient pas dans l'attribution des bonifications de campagnes.

En conclusion, je souhaite vivement, monsieur le ministre, que ces quelques observations retiennent votre bienveillante attention et conduisent à des décisions conformes à la justice et à l'intérêt national. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Roux.

M. Claude Roux. Mesdames, messieurs, je présenterai quelques brèves observations au sujet de l'infrastructure routière.

En effet, certains impératifs commandent actuellement au Gouvernement des choix financiers.

La densité de la circulation ne fera que s'accroître dans les années qui viennent, avec tous les risques d'accidents corporels que cela implique, hélas !

Par ailleurs, nous nous trouvons dans la nécessité économique d'élargir le marché intérieur de l'automobile, seul moyen de permettre aux constructeurs français de lutter contre leurs concurrents du Marché commun, en exportant davantage leur production.

Tous ces impératifs contraignent les pouvoirs publics à réaliser au plus vite l'infrastructure routière et des parkings.

Les rapporteurs vous ont exposé avec précision les opinions de la commission des finances et de la commission des affaires culturelles.

Certes, l'on ne cessera de répéter que le réseau routier français est un des meilleurs au monde, et c'est vrai. Cela est à l'honneur de tous ceux qui ont travaillé depuis des siècles à sa construction, en particulier de ce grand corps de commis de l'Etat auquel nous devons rendre hommage : les ponts et chaussées.

Nos voies départementales sont peut-être même mieux entretenues que nos voies nationales.

M. Max Lejeune. Sans aucun doute !

M. Claude Roux. Mais je dois aussi prendre la défense de ce réseau routier, car on compare des choses qui ne sont pas comparables en affirmant que les autoroutes sont plus belles et plus pratiques dans les pays étrangers. Il faut, en effet, avoir circulé dans les pays étrangers pour se rendre compte que notre réseau reste le meilleur.

L'Allemagne, qu'on cite souvent en exemple, possède, certes, un réseau d'autoroutes magnifique, mais dois-je rappeler à l'Assemblée que la République fédérale a hérité l'infrastructure de ce réseau du IIIe Reich, qui l'avait réalisée pour des raisons stratégiques ? Dois-je aussi ajouter que la circulation est très difficile, sinon dangereuse sur les autres routes allemandes ?

La remarque est aussi valable pour l'Italie, où, en dehors de ses belles autoroutes — et il faut rendre hommage aux constructeurs italiens, dont les traditions remontent aux Romains — la circulation est très périlleuse.

Dois-je encore prendre comme termes de comparaison les Pays-Bas et la Belgique, sinon pour souligner que leurs faibles superficies et la nécessité d'y contourner des agglomérations urbaines fort longues ont cependant permis à ces pays d'édifier un remarquable réseau d'autoroutes ?

Franchissant l'Atlantique, je comparerai avec les Etats-Unis. S'ils ont pu réaliser un réseau de *highways* particulièrement remarquable, qui les place au premier rang dans le monde pour l'infrastructure routière, c'est que le terrain y était pratiquement peu coûteux et vierge.

Tous ces exemples n'empêchent pas notre réseau routier d'être encore en excellent état, étant donné surtout sa densité. Malheureusement, nous nous trouvons en présence d'une circulation en plein développement qui — je l'ai déjà indiqué — ira encore en s'accroissant ; et je crains que nos crédits ne soient insuffisants pour l'entretien, car il faut aussi préciser à l'intention des usagers que le réseau français est mal entretenu et mal utilisé.

S'il est mal entretenu, la responsabilité en incombe plutôt à M. le ministre des finances, car je suis sûr que vous ne demandez pas mieux, monsieur le ministre, que de supprimer les « points noirs » où l'on enregistre le plus d'accidents. Il suffirait d'un effort financier supplémentaire de modeste importance pour améliorer considérablement la circulation.

Le réseau routier français est mal utilisé. Le guide Michelin a réalisé cet été une expérience curieuse et fort intéressante dans le but précisément de déterminer comment les usagers utilisent les routes : on a constaté que certains axes routiers sont empruntés systématiquement alors que d'autres sont délaissés pour des raisons que l'on ne comprend pas. C'est ainsi que la route longeant la rive gauche du Rhône connaît une circulation intense alors que les automobilistes négligent systématiquement la route de la rive droite pourtant aussi agréable et peut-être mieux entretenue.

J'en déduis que la plupart des usagers ne savent pas lire les cartes routières et suivre d'autres voies de dégagement que les grands axes, ce qui est fort heureux pour les rares automobilistes avisés qui roulent plus à l'aise sur les voies secondaires et départementales.

La mauvaise utilisation du réseau routier résulte aussi d'une signalisation insuffisante par les services des travaux publics. L'automobiliste qui se rend à Nice suit la route tant que les panneaux lui indiquent cette direction, sans se soucier de rechercher un autre itinéraire.

Il est indiscutable que nous serons obligés de mettre les bouchées doubles les prochaines années car le programme d'autoroutes sur lequel les rapporteurs ont déjà présenté des observations est un très beau programme. Malheureusement, monsieur le ministre, il est d'une réalisation trop lente. J'ai sous les yeux une note sur l'engagement des travaux d'autoroutes pour l'année 1962. Engager, c'est très bien, mais terminer, c'est autre chose.

Or j'y lis que les opérations engagées en 1962 ne seront hélas terminées qu'en 1966 ou en 1967 ! L'autoroute de Chartres ne serait livrée à la circulation qu'en 1968 : c'est une échéance beaucoup trop lointaine.

C'est pourquoi vous trouverez dans cette enceinte une quasi-unanimité pour demander au Gouvernement de prévoir d'autres modes de financement. Je dis bien « d'autres modes de financement » car la réponse que vous ferez vraisemblablement tout à l'heure, à savoir que vous ne demanderiez pas mieux que d'accélérer la construction du réseau d'autoroutes mais que vous manquez de crédits, pose le problème du financement.

Comme je vous le disais dans mon préambule, il y a des choix financiers à faire. A mon sens, l'emprunt ou les emprunts sont indispensables, pour plusieurs raisons.

D'abord, je le répète, parce que les crédits budgétaires sont insuffisants.

Il est par ailleurs nécessaire d'étaler les investissements sur les générations à venir ; il est en effet inadmissible de faire supporter tout l'effort par les seuls contribuables du moment.

Il y a aussi le fait que le marché financier — nous devons nous en féliciter — a des disponibilités considérables.

Enfin, les entreprises de travaux publics ont un potentiel de travail actuellement sous-employé.

Par exemple, pour les travaux du canal du Nord, un grand nombre d'adjudicataires étaient sur les rangs et avaient consenti des rabais ; ce qui ne s'était jamais vu jusqu'alors.

Ce sont des considérations qui vous permettent de lancer des emprunts.

Monsieur le ministre, je n'insisterai pas sur la formule de remboursement des emprunts. Nous avons tous reçu une brochure, fort bien faite, nous expliquant que la meilleure serait un péage collectif. Je n'entends pas instaurer une querelle de mots, mais l'étymologie indique que « péage » vient du latin *pedes*, pied. C'était en fait un droit de passage que les Romains qui ne connaissaient évidemment pas l'automobile payaient pour franchir un pont, droit auquel beaucoup de seigneurs ont recouru plus tard pour se procurer leur principale ressource budgétaire.

Cette querelle, à mon sens, n'a pas de conséquence. L'essentiel est que le Gouvernement lance un emprunt ou des

emprunts. Quant au remboursement, s'agissant des autoroutes de liaison ou des autoroutes touristiques, le péage, c'est-à-dire la taxe d'utilisation par l'usager qui en profite, est inévitable ; mais ce péage n'est pas concevable pour les autoroutes de dégagement.

Toutefois, je ferai remarquer à ceux qui critiquent le péage qu'aux Etats-Unis, en particulier à New York, on ne peut pas franchir un pont sans payer une taxe. Mais, s'il n'est pas concevable de faire payer un droit de péage à ceux qui utilisent les autoroutes de dégagement, on doit le faire payer à ceux qui circulent sur les autoroutes touristiques, n'en déplaise à nos collègues du Var et des Alpes-Maritimes.

C'est sur ce point que nous attendons des précisions et des décisions, prises au besoin par le Gouvernement tout entier. En effet, il s'agit d'une œuvre utile, car nous risquons dans les années à venir, ainsi que le faisait remarquer l'orateur qui m'a précédé, d'être « court-circuités » par les autres pays qui, eux, pourront offrir à l'usager un réseau d'autoroutes plus développé que le nôtre.

Voici une autre observation, monsieur le ministre. Je ne voudrais pas parler particulièrement de la circonscription que je représente, mais je dois tout de même vous demander, puisque Paris est incontestablement l'une des grandes villes où l'on circule peut-être le mieux mais où l'on risque de circuler de plus en plus difficilement, pour quelles raisons les crédits destinés à la construction du pont-viaduc d'Auteuil sont toujours bloqués. J'attends avec impatience la poursuite des travaux sur le boulevard périphérique, au-delà du boulevard Victor, ainsi que la reconstruction du pont Mirabeau, qui ne peut pas demeurer à sens unique.

C'est aussi de Paris que je me permettrai de me faire l'avocat. Les berges de la Seine sont aménagées fort heureusement pour les automobilistes en passages souterrains et vous avez constaté que cela ne défigure pas Paris, bien au contraire. Malheureusement, toutes les berges de la Seine ne sont pas utilisées comme elles devraient l'être. Nous constatons avec regret, en particulier le long du quai de Javel, que subsistent encore des chantiers de matériaux de construction. Il paraît que c'est le service de la navigation fluviale qui s'oppose avec la dernière énergie à leur enlèvement.

J'insiste auprès de vous, monsieur le ministre, pour que dans les mois qui viennent vous décidiez de faire débarrasser le quai de Javel et le quai André-Citroën des tas de charbon qui sont une honte pour les riverains et une gêne pour tous ceux qui pourraient utiliser ces berges. Le dépôt de pareils immondices au pied de la Tour Eiffel est véritablement scandaleux du point de vue touristique. Telles sont les observations que je voulais présenter.

En conclusion, je me félicite des mesures qui ont été prises par le Gouvernement en faveur de l'hôtellerie. Il est incontestable qu'à Paris il nous faut de grands hôtels pour accueillir les étrangers, mais il est indispensable de rétablir le « standing » des hôtels. En effet, lorsque les Français se rendent à l'étranger — en Suisse et en Allemagne surtout, car l'hôtellerie en Italie a déjà perdu son standing — ils constatent que la situation de notre hôtellerie est, dans une certaine mesure, lamentable. Or cet état de choses ne tient pas à une insuffisance de crédits, mais à un défaut d'organisation.

Malheureusement, l'hôtellerie française fait preuve, dans trop de cas, d'amateurisme. Si, en Suisse, la profession est sévèrement réglementée, en France, au contraire, on a l'impression que peut s'installer hôtelier quiconque a gagné un peu d'argent, ou vient de vendre une ferme.

Il faut quand même reconnaître que cette situation est loin d'être agréable pour l'usager qui peut faire la comparaison avec les pays voisins.

Sous le bénéfice de ces observations, je vous fais confiance, monsieur le ministre, en espérant que, dorénavant, nous ne nous contenterons pas pour apprécier le standing d'un hôtel de lire le guide Michelin qui, en général, est très bien documenté, et que le Gouvernement mettra bon ordre à une telle situation. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Baudis. (*Applaudissements à droite.*)

M. Pierre Baudis. Mesdames, messieurs, ce débat m'offre l'opportunité de vous soumettre un problème que j'ai posé voici quelques semaines par la voie d'une question orale dont la date de discussion n'a pu encore être fixée.

Les événements ont pourtant, depuis lors, démontré la nécessité d'une prise rapide de position de votre ministère sur le problème des revendications des agents de la S. N. C. F.

Les cheminots ont incontestablement une tradition, un esprit de corps. Or, il est indéniable que le malaise s'amplifie. Des cheminots qui, jusqu'au mois dernier, n'avaient jamais cessé le travail ont, cette fois, rejoint le mouvement de grève.

Cet état d'esprit est dû à trois motifs.

D'abord les salaires proprement dits. Je connais, monsieur le ministre, les difficultés que vous rencontrez dans le recrutement des ingénieurs et des techniciens face à la concurrence du secteur privé sur le marché de l'emploi, et, par là, je comprends votre souci de leur assurer des rémunérations raisonnables.

Sans vouloir nier, par conséquent, la nécessaire hiérarchie, il faut admettre que les petits salaires des cheminots sont manifestement beaucoup trop bas. Le cheminot titulaire au grade d'homme d'équipe ou de cantonnier à l'échelle 2 perçoit 43.000 anciens francs par mois à Paris, 40.000 en province. Un maître ouvrier à l'échelle 6, après vingt-quatre années de service commissionné et les examens professionnels nécessaires perçoit, selon les régions, entre 64.000 et 59.000 anciens francs.

Je ne peux mieux, d'ailleurs, vous résumer la situation que de la façon suivante : sur 325.000 cheminots du cadre permanent, 193.000 se trouvent dans les groupes d'échelles 1 à 6 et ne perçoivent que des salaires variant entre 35.000 et 65.000 anciens francs par mois.

Etant donné de pareils chiffres, que peut signifier l'augmentation dérisoire de 345 anciens francs par mois, accordée en octobre, aux manœuvres, hommes d'équipe ou cantonniers ? Vous admettrez qu'elle demeure très inférieure à la majoration du coût de la vie.

Je sais que vous comptez renouveler cette majoration dérisoire quatre fois en 1962. Mais il faut tout de même reconnaître qu'au terme de cette révision, c'est-à-dire à la fin de l'année prochaine, les cheminots les plus défavorisés et qui en ont, par conséquent, le plus besoin, ne percevront qu'une augmentation mensuelle de 1.730 francs.

Au moment où va siéger la commission mixte du statut, il vous apparaîtra, monsieur le ministre, que le problème de la réforme des rémunérations doit être totalement reconsidéré, dans ses principes mêmes, sur une base à la fois plus réaliste et plus humaine.

Par ailleurs, alors que nous participons à la construction de l'Europe, il est logique et normal que les cheminots portent leurs regards plus loin, vers les autres nations européennes. Or cette comparaison démontre vite que nous ne manifestons pas un sens social particulièrement développé.

Malgré la loi du 21 juin 1936 — car le Parlement vote de bonnes lois mais l'Etat oublie souvent de les appliquer à lui-même — la durée du travail des cheminots reste fixée à quarante-huit heures par semaine. Il faudra pourtant envisager un retour progressif à la situation normale.

Dans cette voie, il faut bien reconnaître que les nations voisines nous ont donné l'exemple.

Enfin, je voudrais, monsieur le ministre, conclure mon propos par le rappel rapide d'un problème que vous connaissez et qui a déjà été évoqué à cette tribune, celui des campagnes doubles au titre militaire.

Comment concevoir que les fonctionnaires, que les ouvriers de Gaz de France et d'Electricité de France dont la nationalisation est plus récente et que les agents de la R. A. T. P. puissent bénéficier de ces bonifications alors que, seuls, en sont exclus les cheminots ? Cette inégalité doit donc disparaître.

Je sais que vous avez, ainsi que M. le ministre des anciens combattants, transmis le dossier rue de Rivoli, avec avis favorable. Vous avez ainsi donné le feu vert ; mais nous devons bien avouer que le daltonisme du ministère des finances nous inquiète un peu.

Les déclarations faites récemment par M. Triboulet, lors de la discussion du budget du ministère des anciens combattants, ont, par leur optimisme, donné beaucoup d'espoir aux cheminots quant à la prise en considération de leurs services de guerre. Vous ne pouvez maintenant les décevoir, après les déclarations qui ont été faites.

M. Pierre Mariotte. Très bien !

M. Pierre Baudis. Nous pouvons entrer de nouveau dans le cycle malheureux et infernal des grèves. Le Gouvernement manifesterait un sens social très avisé si, en cettte occasion et dans un souci d'équité, il précédait l'évènement au lieu de se mettre à sa remorque. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Cerneau. (*Applaudissements.*)

M. Marcel Cerneau. Monsieur le ministre, je désirerais vous poser deux questions. Elles sont un peu particulières et je prie mes collègues de m'en excuser.

La première intéresse le port de la Pointe-des-Galets qui a cette particularité, si mes renseignements sont exacts, d'être le seul port français où l'Etat n'intervient pas dans le paiement des dépenses nécessitées par l'entretien des profondeurs.

Certes, sous le régime colonial, c'était le budget du port de la Pointe-des-Galets qui supportait intégralement ces frais. En revanche, ce budget recevait toutes les recettes des péages, de même que les importants bénéfices réalisés par le service des manutentions, géré maintenant par une société privée.

C'est, en effet, la législation métropolitaine qui est appliquée actuellement au port de la Pointe-des-Galets mais, contrairement à ce qui se passe en France, l'Etat laisse à la charge de ce port les dépenses de dragage alors qu'il y perçoit à son profit des péages, comme dans les autres ports français.

Avez-vous l'intention, monsieur le ministre, de faire disparaître ce régime discriminatoire exceptionnel, dont les conséquences ne sont pas négligeables sur le coût de la vie à la Réunion et sur le prix de vente des produits exportés de ce département ?

Ma deuxième question concerne les auxiliaires ouvriers des ponts et chaussées, les agents du chemin de fer et ceux du port de la Pointe-des-Galets, qui à des titres divers attendent des décisions. La possibilité m'a été donnée il y a quelques mois, à la suite de votre réponse à une question orale, de vous exposer publiquement et longuement la situation de ces personnels. Je n'y reviendrai pas, non pas que je craigne de me répéter, mais en raison de la portée géographique limitée de ces problèmes et aussi du temps de parole très court dont je dispose.

Je ne puis toutefois laisser passer la discussion du budget du ministère des travaux publics sans vous demander encore une fois ce que vous comptez faire. Je voudrais, en particulier, vous rappeler ce que vous m'avez déclaré ici même, le 30 juillet dernier, au sujet des agents du port de la Pointe-des-Galets :

« Le projet de décret pour l'application de la loi n° 59-1473 du 28 décembre 1959, relative à la situation du personnel de l'ancien organisme dit « chemin de fer et port de la Réunion », qui avait été préparé par mes services, a été adopté le 22 juin dernier par le Conseil d'Etat, après avoir préalablement recueilli l'accord de M. le ministre d'Etat chargé du Sahara, des territoires et départements d'outre-mer, de M. le ministre des finances et des affaires économiques et de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre. Ce texte sera donc soumis dans les jours prochains à la signature des ministres intéressés.

« Dès à présent, mes services préparent les instructions qui seront données au préfet et à l'ingénieur en chef des ponts et chaussées de la Réunion, dès la publication de ce décret afin que, le plus rapidement possible, les intégrations prévues par la loi du 28 décembre 1959 deviennent effectives et que les agents déjà atteints par la limite d'âge perçoivent le plus rapidement possible la pension à laquelle ils auront droit. »

Nous sommes dans la première décade de novembre et les agents en activité du port attendent encore que les décisions gouvernementales, constamment annoncées mais jamais prises, entrent enfin en application.

Quant à la position des retraités ou plus exactement celle des agents rayés des cadres pour limite d'âge, elle est encore plus tragique puisque aucune pension de retraite ne peut leur être versée dans l'état actuel des textes.

Le climat se détériore chaque jour un peu plus, monsieur le ministre. La dernière journée de grève remonte au 13 octobre, il y a donc à peine un mois. Je sais bien que des manifestations de ce genre qui ont lieu dans un département lointain ne sont pas de nature à troubler la sérénité des pouvoirs publics. Il n'en demeure pas moins que la situation des personnels en cause, toujours pendante après plus de quinze ans de statut départemental, mérite une plus grande sollicitude de la part du Gouvernement. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Mayer.

M. Félix Mayer. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais m'associer à nos collègues qui ont signalé l'urgence de la reconstruction des ponts détruits par faits de guerre.

La reconstruction des ponts sur le réseau départemental a été pour ainsi dire stoppée depuis 1958. Or 52 ouvrages sur les chemins départementaux restent à reconstruire dans le département de la Moselle et vous m'excuserez de citer mon département.

Chacun sait que les ponts provisoires sont trop étroits et que leur construction en bois est soumise à de rapides dégradations. C'est pourquoi la sécurité des usagers de la route demande une reprise urgente de la reconstruction des ponts sur les chemins départementaux et l'inscription annuelle d'un crédit spécial à cet effet.

En effet, les ponts provisoires sont souvent la cause d'accidents mortels. C'est ainsi qu'une voiture glissait il y a deux ans dans mon département sur un pont provisoire et, après avoir défoncé la balustrade de protection, tombait dans la rivière avec ses occupants qui s'y sont noyés.

L'année dernière une petite fille de quatre ans, qui se promenait avec son grand-père, est tombée dans une rivière en crue à travers un trou du plancher. Son corps n'a été retrouvé que huit jours plus tard.

En ce qui concerne les ponts provisoires sur les chemins communaux, 73 attendent leur reconstruction dans mon département. Ce chiffre représente le dixième des ouvrages de ce genre à rebâtir dans toute la France. Ne serait-il pas juste que la même proportion fût respectée dans la répartition des crédits ?

Quant aux routes nationales, les dotations budgétaires ont été augmentées, il est vrai, mais elles sont loin de permettre un entretien normal, ni l'amélioration exigée par le trafic qui devient de plus en plus intense, et le poids des lourds camions qui y circulent.

Le retard s'accroît, surtout pour les routes nationales de seconde classe. Cette situation est gênante le long des frontières où la comparaison est plus facile et ne parle pas, malheureusement, toujours à notre avantage. Il ne faudrait pas que le passage d'une route très large et bien entretenue à une route plus étroite, bombée et dans un état laissant à désirer marquât mieux la frontière qu'un poteau ne pourrait le faire.

Nos conseils généraux ont bien consenti de lourds sacrifices pour améliorer les chemins. Pourquoi l'Etat ne ferait-il pas de même ?

Il s'agit là d'une dépense qui ne pourra pas être évitée et qui aura tendance à augmenter si l'entretien ne se fait pas normalement et à la cadence du rythme actuel de la circulation.

Nous savons bien, monsieur le ministre, que vous faites tout votre possible pour imposer un emploi rationnel et judicieux de vos moyens budgétaires. Mais nous regrettons que les dotations ne soient pas suffisantes pour donner à nos routes nationales le standing qu'elles méritent et qui assurerait une meilleure sécurité à l'usager.

Quant aux dépenses de personnel, nous vous prions de continuer vos efforts pour améliorer la situation des catégories les plus modestes dont vous avez reconnu si souvent les mérites et la conscience professionnelle. La promotion sociale, sous forme d'avancement des agents de travaux aux postes d'agents brevetés, et des conducteurs des T. P. E. aux postes de conducteurs principaux, devrait être accentuée. Des crédits suffisants devraient être inscrits pour rémunérer toutes les heures supplémentaires de ces agents. Si le taux de l'indemnité pour travaux dangereux, insalubres ou particulièrement pénibles mérite d'être rajusté, le crédit inscrit pour l'attribution des primes pour services rendus me paraît insuffisant. En effet, si l'on compare le crédit de 1.900.000 nouveaux francs prévu dans ce but au total des rémunérations principales des agents de travaux et conducteurs de travaux, on constate que le pourcentage n'est que de 0,93 p. 100.

Ces agents utilisent pour leurs déplacements leurs propres moyens de locomotion. Les indemnités pour usage de bicyclette, les indemnités kilométriques pour usage de vélomoteur ou de motocyclette demeurent notoirement insuffisantes. Leur taux serait à reviser et à adapter aux dépenses réelles faites par les agents dans l'intérêt du service et pour une meilleure productivité, car seuls ces moyens de locomotion facilitent le travail en équipe qui est sans doute le plus rationnel.

Avant de terminer, je me permets de traiter quelques questions qui concernent les agents de la S. N. C. F.

Si tout le monde admet que les salaires et traitements des agents de la S. N. C. F. doivent être adaptés au coût de la vie, une question est restée en suspens depuis de longues années : c'est celle du bénéfice de campagne qui est accordé au fonctionnaires anciens combattants, mais qui est refusé jusqu'à maintenant aux agents de la S. N. C. F.

Plusieurs collègues ont déjà abordé cette question, et nous vous savons gré, monsieur le ministre, d'avoir enfin donné votre accord. Mais un dernier obstacle reste à surmonter. Nous vous faisons confiance pour obtenir gain de cause auprès de votre collègue des finances, en faveur des agents de la S. N. C. F. anciens combattants.

Les cheminots travaillant dans les trois départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle revendiquent depuis longtemps l'assimilation aux fonctionnaires, en ce qui concerne le bénéfice de la prime pour difficultés administratives. Ils sont placés, dans ces départements, devant les mêmes problèmes que les fonctionnaires, et il ne serait que juste qu'ils puissent bénéficier des mêmes avantages.

Une dernière question a trait aux anciens ouvriers des chemins de fer d'Alsace et de Lorraine qui, en 1923, avaient opté pour leur ancien statut de retraite. Les retraites étaient basées sur deux points fondamentaux : d'abord, sur l'assurance dite de la section A, régime comparable à l'actuel régime général de la sécurité sociale ; ensuite, sur une assurance complémentaire dite de la section B, placée sous le contrôle de l'Etat. Les prestations de la section B étaient de beaucoup supérieures à celles de la section A. Si les rentes de l'assurance dite de la section A ont été rajustées, celles de la section B n'ont jamais subi de revalorisation, malgré les dépréciations monétaires successives ou les augmentations du coût de la vie.

Toutes les pensions ou rentes viagères ont été revalorisées. Pourquoi faire une exception pour une seule catégorie ?

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir procéder à un nouvel examen de la question et de reviser si possible votre point de vue, étant donné surtout que les bénéficiaires ne sont plus très nombreux.

M. le président. La parole est à M. Japiot. (*Applaudissements à droite.*)

M. François Japiot. Monsieur le ministre, mes chers collègues, dans ce débat fleuve, c'est encore de fleuves que je veux d'abord vous parler. Mais rassurez-vous, ce sera sans fleuve de paroles ! (*Sourires.*)

Si je reviens, après tant d'autres orateurs, sur la liaison Rhin-Rhône, c'est monsieur le ministre, pour attirer votre attention sur deux points.

En premier lieu, il ne faut pas oublier que les dépenses de réalisation de cette voie d'eau n'ont pas qu'un aspect « transport » ; elles ont aussi un aspect « énergie ». Or, sur ce dernier plan, la décision est prise depuis longtemps d'équiper le Rhône de bout en bout. Je rapporterai dans quelques semaines au nom de la commission de la production et des échanges la nouvelle loi de programme d'équipement électrique. J'ai insisté dans mon rapport écrit sur l'interdépendance de ces deux objectifs : navigation et énergie. Il faut par conséquent faire entrer les recettes énergétiques provenant de l'aménagement du Rhône dans le bilan de l'opération, ce qui diminue d'autant la charge de votre ministère, monsieur le ministre, en ce qui concerne tant les investissements que la rentabilité ultérieure.

Par ailleurs, l'aménagement de la voie Rhin-Rhône n'intéresse pas seulement ses extrémités, c'est-à-dire la Lorraine et l'Alsace d'une part, l'agglomération marseillaise d'autre part. Elle est, pour les régions traversées, d'un intérêt considérable car elle permettra, sur une bande importante au-delà des rives mêmes de cette voie, un développement des industries liées à l'usage de cet axe fluvial.

En Bourgogne, nous avons procédé à de nombreuses études de cette question et nous en avons conclu que la liaison Rhin-Rhône serait un facteur primordial de certaines implantations industrielles allant dans le sens de la décentralisation si souhaitée et si souhaitable. Mais surtout — j'y insiste particulièrement — celle-ci serait non seulement une décentralisation ponctuelle, autour de quelques grandes métropoles provinciales, mais une décentralisation en surface, dans des régions beaucoup plus étendues, ce qui est bien préférable.

Enfin en terminant — vous voyez que je n'ai pas abusé de votre patience, monsieur le ministre, ni de celle de l'Assemblée — ce n'est pas au ministre technicien, mais au ministre humain que je m'adresserai, en me rappelant que je suis député d'une grande plaque tournante de la S. N. C. F.

Après de nombreux orateurs je vous demande, avec beaucoup d'insistance, que soit supprimée l'injustice qui frappe les cheminots anciens combattants. Je ne reviens pas sur le problème, vous savez assez depuis de nombreuses années ce dont il s'agit. Mais je compte sur vous pour que l'on sorte enfin du trop long tunnel dans lequel cette question se trouve bloquée, contre toute logique et contre toute équité. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs à gauche, au centre et à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Clermontel.

M. Marcel Clermontel. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, vous avez certainement remarqué que le budget des travaux publics et des transports, rapporté par M. Ruais, comporte de substantielles subventions à la S. N. C. F. et à la R. A. T. P. pour combler leur déficit d'exploitation.

Ce déficit est sans nul doute aggravé par les mouvements sporadiques de grève qui affectent trop souvent le fonctionnement de ces services publics et créent un malaise dans toute la population.

Mon intervention concernant ces grèves trouve donc bien sa place dans la discussion de ce budget.

Il apparaît pourtant à toute personne de bon sens, et en premier lieu aux salariés consciencieux eux-mêmes, que la grève, très valable au début de ce siècle, alors que rien n'existait pour la défense des intérêts des travailleurs, est maintenant une formule dépassée et qui ne paie plus.

Nous ne voulons d'ailleurs pas juger du bien-fondé des revendications de ces personnels, car il est bien certain qu'il reste encore beaucoup trop à faire sur le plan social, mais seulement des moyens mis en œuvre pour tenter de les faire aboutir, moyens qui gênent des millions de citoyens dans leur vie familiale et professionnelle et auxquels nous devons bien penser aussi.

Loin de nous surtout l'idée de contester le droit de grève inscrit dans la Constitution, mais qu'il nous soit permis de rappeler que précisément la Constitution de 1958, reprenant le préambule de celle de 1946, fait une obligation aux législateurs que nous sommes d'étudier et de voter des textes pour réglementer le droit de grève.

Il est bien certain que les personnels de tous les services publics ne sont pas au service d'un patron, ni même de l'Etat, mais beaucoup plus simplement de l'ensemble de leurs concitoyens. Ils sont au service du peuple.

M. François Grussenmeyer. Très bien !

M. Marcel Clermontel. Toute grève déclenchée dans les services publics est non seulement génératrice de perte d'argent pour tous, à commencer par les employés eux-mêmes, mais elle compromet aussi l'essor économique du pays et contrarie chaque individu usant desdits services dans ses projets et dans ses habitudes de vie. Elle n'atteint donc pas ceux qu'elle voulait atteindre, mais les autres qui ne sont pourtant pour rien dans la situation dont les grévistes se plaignent.

Dans ces conditions, la grève devient une atteinte à la solidarité du monde ouvrier, car ce sont surtout d'autres ouvriers qui en sont les premières victimes.

Ne vous apparaît-il pas qu'une meilleure solution consisterait dans une réglementation intelligente, sociale et humaine du droit de grève ?

M. Jeannil Dumortier. Et voilà ! Tout est là.

M. Fernand Darchicourt. La situation actuelle est la suite logique et normale de la politique réactionnaire du Gouvernement !

M. Marcel Clermontel. Je dis bien : intelligente et humaine. On peut aboutir à une réglementation valable.

M. Eugène-Claudius Petit. La Constitution reconnaît le droit de grève, mais elle prévoit qu'il sera réglementé.

M. Marcel Clermontel. Exactement.

M. le président. Messieurs, je vous prie de ne pas interrompre l'orateur sans lui demander son accord.

M. Marcel Clermontel. C'est dans cet esprit qu'au mois de juin 1960 j'avais pris l'initiative de déposer une proposition de loi.

Pour tenter d'éviter la guerre, les peuples ont créé des institutions chargées de concilier les points de vue divergents et d'empêcher le pire. Pourquoi n'en serait-il pas de même pour éviter les conflits du travail qui font du mal, non seulement aux parties en cause, mais aussi aux innocents ?

Pour cela il suffirait d'instaurer des tribunaux de conciliation et d'arbitrage, auxquels tous les conflits du travail de tous les secteurs seraient obligatoirement soumis avant tout déclenchement de grève, sous quelque forme que ce soit, ou de lock-out.

M. Jeannil Dumortier. Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Marcel Clermontel. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Dumortier, avec la permission de l'orateur.

M. Jeannil Dumortier. Ce que vous dites, monsieur Clermontel, est extrêmement intéressant. Nous avons un exemple type, celui des cheminots. Mais ils existent, ces organismes. Il existe, ce comité de conciliation. Elle existe, cette commission mixte des statuts. Mais quand l'Etat-patron se trouve en face des gens du rail, quand la discussion a abouti et quand tout le monde est d'accord, le ministère des finances répond : « niet », et les cheminots sont obligés de faire grève pour obtenir satisfaction.

C'est très joli d'avoir nommé une commission. Mais elle n'a aucun pouvoir d'exécution et ses décisions ne sont pas respectées. Alors, monsieur Clermontel, quand les travailleurs font grève, ils arrachent par la force au Gouvernement ce que celui-ci ne leur donne pas. C'est pourquoi il y a des grèves à la S. N. C. F. *(Applaudissements à l'extrême gauche.)*

M. Marcel Clermontel. Mon cher collègue, si vous m'aviez laissé poursuivre mon exposé, vous auriez vu que j'abondais dans votre sens. *(Applaudissements.)*

M. Jeannil Dumortier. Je m'en réjouis.

M. Marcel Clermontel. Les tribunaux dont je parlais devraient rendre leur sentence dans un délai très court — quinze jours par exemple — ladite sentence ayant force de loi à l'égard de tous, aussi bien les salariés que les patrons ou même que l'Etat, et devant être exécutée.

De plus, puisque nous sommes des démocrates, ne vous semblerait-il pas logique aussi qu'avant tout déclenchement de grève, un référendum au scrutin secret soit organisé par l'inspection du travail parmi tous les personnels intéressés au conflit ? Ainsi aucune conscience ne serait plus violée, chacun pouvant s'exprimer librement.

J'en ai terminé. Je ne veux pas développer ces quelques idées que j'ai volontairement schématisées.

Tout ce que vous devez souhaiter avec moi, c'est que le Gouvernement aide le Parlement à se saisir de ce problème lancinant et lui permettre de remplir la mission que lui impose une Constitution votée par 80 p. 100 des Français.

Ce faisant, l'exécutif et le législatif associés auront bien servi, à la fois, la classe ouvrière et toute la population de notre beau pays. *(Applaudissements à gauche et au centre.)*

M. le président. La parole est à M. Frédéric-Dupont. *(Applaudissements à droite.)*

M. Frédéric-Dupont. Monsieur le ministre, le 5 mai 1961, à cette même tribune, vous faisiez la déclaration suivante :

« Des études entreprises, il ressort que la liaison Orsay—Orly est certes fort intéressante — j'ai soutenu cette thèse à plusieurs reprises, l'an dernier, en particulier en présence de M. Frédéric-Dupont, devant le comité du fonds économique et social — et qu'elle peut présenter un certain caractère de priorité, mais il serait difficile, dans le moment présent, de lui accorder une sorte de priorité absolue. »

Plus loin, vous ajoutiez :

« D'ailleurs, la liaison Orsay—Orly n'est pas intéressante seulement pour l'aérogare mais, comme l'avait souligné mon prédécesseur, elle l'est aussi pour les communications entre Seine et Seine-et-Oise et ne peut être isolée du problème général des améliorations à apporter aux transports de la région parisienne. »

Je n'ai pas été du tout surpris de cette déclaration. En effet, elle ne faisait en somme que constater qu'il est tout de même inadmissible qu'à l'heure actuelle on mette plus de temps pour aller d'Orly au centre de Paris que pour aller d'Orly à Nice.

Il est inadmissible qu'au moment où les avions vont de plus en plus vite, où l'on entreprend à l'étranger des travaux considérables pour faciliter l'accès des villes aux passagers, on ne sache pas, à une demi-heure près, le temps qu'il faudra, suivant la température, la densité de la circulation ou le jour de la semaine, pour se rendre du centre de Paris à Orly.

Voilà pourquoi la commission des finances de l'Assemblée nationale, à l'unanimité, avait adopté une proposition de résolution tendant à assurer une liaison ferroviaire entre Orly et la gare d'Orsay.

Des membres de la commission de la production, après un voyage à Londres et à Bruxelles, s'étaient prononcés, également à l'unanimité, en faveur de cette liaison. Et j'entends encore le président de la S. N. C. F., M. Armand, déclarant que celui qui rendrait définitivement impossible cette liaison apparaîtrait, dans l'histoire de Paris, comme un malfaiteur.

Le conseil municipal de Paris, de son côté, a aussi ratifié ce vœu à l'unanimité.

Enfin, je rappelle que M. Pflimlin, président du conseil, en mars 1958, avait rendu un arbitrage en faveur de cette solution.

Ce sont là évidemment d'éclatantes références en faveur de ce projet, et je suppose qu'elles valent bien les objections que les dirigeants de l'aéroport n'ont cessé de lui opposer.

J'en arrive donc à ma question. Je ne comprends pas, monsieur le ministre, qu'après avoir déclaré qu'il importait d'assurer cette liaison ferroviaire — sans pouvoir en préciser la date exacte, bien entendu, et je comprends vos réserves à cet égard — vous décidiez dès maintenant de l'affectation des terrains de la gare d'Orsay et que vous forciez la S. N. C. F. à vendre immédiatement et avec une affectation spéciale les terrains dont elle est propriétaire.

Je pensais que vous arrêteriez d'abord une date, fixeriez un plan, où se serait inscrite cette liaison ferroviaire, et qu'ensuite — mais ensuite seulement — bénéficiant de la plus-value considérable résultant de votre décision de faire arriver le jour J des millions de visiteurs à cet endroit, vous revendriez vos terrains dans des conditions bien meilleures qu'aujourd'hui.

Cela s'est fait ainsi très sagement pour la réalisation « Maine-Montparnasse ». Je pensais même que le bénéfice de l'opération vous permettrait de réaliser cette liaison peut-être un peu plus vite qu'on ne l'imaginait.

La décision que vous avez prise — et qui, bien qu'il ait été procédé à un appel d'offres, peut encore être reconsidérée — a entraîné pour l'Etat une perte que l'on peut évaluer à près de 1.500 millions d'anciens francs.

Monsieur le ministre, je vous rappelle que vous avez dans vos dossiers les résultats d'une prospection qui a été faite par votre prédécesseur en 1958, résultats chiffrés en francs 1958. On prévoyait que l'on pourrait tirer de la vente de ces terrains une somme approximative de quatre milliards de francs. Or je viens de lire dans un journal — et cela m'a été confirmé — que la mise à prix fixée pour le terrain de la gare d'Orsay était de 2.500 millions de francs.

Quatre milliards en 1958, 2.500 millions en 1961 ; voilà comment vous perdez 1.500 millions de francs.

Ce n'est évidemment qu'un ordre de grandeur. Quoi qu'il en soit, j'avoue que je ne comprends pas.

M. Eugène-Claudius Petit. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Frédéric-Dupont. Je sais combien vos interventions sont intéressantes, monsieur Claudius Petit, mais je préférerais terminer mon raisonnement.

Par conséquent, monsieur le ministre, dès maintenant vous perdez 1.500 millions de francs par suite de l'interversion des décisions, du fait qu'avant d'avoir pris la décision sur la liaison, vous vendez le terrain, alors que vous auriez dû le vendre après. C'est une certitude. Car enfin, vous ne pourrez jamais me convaincre que vous vendrez un terrain, alors que la date de la liaison est encore laissée dans l'ombre, plus facile-

ment que le jour où vous aurez défini son affectation, affectation combien intéressante puisqu'il s'agit de l'arrivée de millions de passagers !

Vous vous mettez dans la situation suivante : si vous faites la liaison, ce sera un beau cadeau que vous ferez au groupe financier qui aura acheté le terrain. Il l'aura acquis avant de savoir si la liaison aura lieu. Si vous décidez ensuite de la faire, ce sera le milliard et demi que vous avez perdu que le groupe financier acheteur mettra dans ses caisses.

Si, au contraire, vous ne faite pas la liaison, est-il alors vraiment nécessaire de construire un immense hôtel-caserne de 1.200 chambres en un lieu où n'aboutira pas une liaison ferroviaire ? Ce n'est pas pour les habitants de la banlieue qui débarquent à la gare d'Orsay que vous devez prévoir un hôtel de 1.200 chambres.

Vous courez ainsi le risque d'une nouvelle faillite, venant après celle des hôtels de la côte d'Azur. Cet hôtel ne sera plus qu'une immense carcasse vide, en attendant qu'on le vende par appartements. Dans tout cela, je ne vois pas où sera le bénéfice de la ville de Paris ni celui de l'Etat.

Une autre question se pose, monsieur le ministre. Vous voulez construire un grand hôtel à Orly. Ne croyez-vous pas qu'il faudrait savoir, avant de déterminer l'importance de cette réalisation, si la liaison aura lieu et à quelle date approximativement ? Si, en effet, elle doit se faire, peut-être ne sera-t-il pas alors nécessaire de construire un hôtel-caserne à Orly ?

Je connais le dynamisme et la ténacité des dirigeants de l'aéroport d'Orly, mais nous pouvons encore penser que les passagers arrivant à Orly, même s'ils sont pressés, préféreront, s'ils disposent d'une liaison ferroviaire pour les conduire au centre de Paris, voir Notre-Dame, le Louvre et la Concorde plutôt que de contempler le snack bar de l'immense caravansérail d'Orly. (*Applaudissements.*)

Je crois donc qu'il faut commencer par inverser l'ordre des options.

J'ai vu les architectes qui ont été chargés d'établir les plans. Ce sont des hommes de l'art capables et je ne serai sans doute pas de ceux qui, lorsque vous aurez pris votre décision, viendront pour une raison d'esthétique alerter la population parisienne. Comme ce qui existe n'est pas très beau, ils trouveront certainement le moyen de faire quelque chose de mieux. Je ne pense donc pas qu'il soit sûrement nécessaire d'alerter la commission des sites sur des projets dont je sais qu'ils sont difficiles à concevoir et à réaliser. Ce que je vous demande, c'est de faire œuvre logique.

Ces architectes ont dû tenir compte d'une servitude, celle du maintien de la petite gare de banlieue actuelle. Mais si vous devez un jour faire cette liaison, il faudra donner une autre structure à l'hôtel. En particulier, si des millions de passagers doivent arriver par le sous-sol, il faut prévoir un immense parking.

Lorsque les premières études furent entreprises par votre prédécesseur, monsieur le ministre, le préfet de police et le préfet de la Seine furent consultés. Ils se montrèrent favorables à cette création d'une aérogare au centre de Paris, mais ne manquèrent pas d'insister sur certaines dispositions à prendre et sur des précautions à observer. Il ne s'agit pas, en effet, de bâtir un hôtel pour, ensuite, en détruire le rez-de-chaussée afin d'aménager la sortie des passagers. Or, le cahier des charges ne contient aucune clause relative à l'arrivée éventuelle de millions de voyageurs qui doivent venir à Paris par cette liaison. Pourquoi cette omission ?

Pour conclure, monsieur le ministre, je me permettrai d'élever le débat.

La S. N. C. F. a eu la sagesse, depuis plusieurs années, de revoir le problème de l'occupation de ses domaines. Vous savez combien les administrations sont généralement soucieuses de conserver jalousement, avec avarice, tous les terrains qui leur appartiennent. Ceux qui s'occupent des questions militaires le savent : jamais on ne peut obtenir de l'autorité militaire la cession d'un terrain, même devenu inutile.

La S. N. C. F. a donc eu la grande intelligence — nous le devons aux hommes éminents qui la dirigent depuis si longtemps — de dire un jour que certains terrains ne lui servaient plus et qu'elle entendait se mettre d'accord avec la ville de Paris pour qu'ils soient utilisés au mieux.

C'est d'ailleurs cet état d'esprit qui a permis d'aboutir au projet de la gare Montparnasse et qui facilitera prochainement d'autres réalisations.

Mais, mes chers collègues, il n'y a pas seulement la superstructure. Dans ce Paris où nous manquent tellement les voies d'accès, où la question de la circulation se présente sous une forme quasi insoluble, existent des voies souterraines de la S. N. C. F. dont l'usage pourrait être examiné non plus du point de vue des relations entre Paris et la province comme autrefois, mais de celui des liaisons à l'intérieur du district parisien. Vous y faisiez très justement allusion, monsieur le ministre, dans votre réponse à ma question, lorsque vous disiez qu'il fallait considérer ce problème sur le plan de Paris, de la Seine et de Seine-et-Oise.

Des projets ont été établis, notamment par les services de l'urbanisme de la région parisienne, rue Gœthe, dirigés par M. Gibel. Il s'agit, je dois le dire, de travaux remarquables et je regrette, encore que je ne possède pas tous les renseignements nécessaires, que les services du Plan ne les aient pas suffisamment examinés de près. Ces projets prévoyaient la réalisation de jonctions ferroviaires et le dessin du Paris souterrain, non pas seulement du métropolitain, mais de la S. N. C. F., utilisé non plus sur le plan local, mais sur le plan départemental.

Je crois que vous pourriez d'abord arrêter ce plan. Vous devez, je le sais, respecter des priorités et vous êtes plus qualifié que moi, monsieur le ministre, pour dire s'il faut faire telle ligne avant telle autre. Mais puisque vous avez décidé vous-même que cette liaison était nécessaire, qu'elle était inévitable, insérez-la dans un plan, rattachez même cette question à celle de l'utilisation des souterrains ferroviaires de Paris. Ensuite, mais ensuite seulement, arrêtez votre programme d'hôtels.

Autrement dit, je vous demande de faire en sorte qu'on ne puisse pas vous reprocher d'avoir mis non pas la charrue devant les bœufs, mais les hôtels avant les chemins de fer. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Ripert.

M. Francis Ripert. Monsieur le ministre, je viens seulement ajouter une sonorité provençale à deux thèmes que vous avez entendu développer plusieurs fois dans cet important concert. Ces deux thèmes, la liaison Rhône-Rhin et les ports de plaisance.

Touchant la liaison Rhône-Rhin, je pense qu'à ce point du débat est acquise l'impérieuse nécessité de l'établir. Les Marseillais sont quelque peu choqués d'entendre indéfiniment déclarer que le plus grand port de trafic méditerranéen est Rotterdam ; ils estiment qu'il serait plus normal que ce fût leur ville. D'autre part, le développement industriel, on vous l'a indiqué déjà, implique l'existence de cet axe.

Mais il y a urgence. Vous nous avez dit que vous aviez le choix entre deux solutions : l'une qui consisterait à inscrire directement cette réalisation au plan, l'autre à laisser faire empiriquement les choses, en travaillant d'un côté, puis de l'autre, jusqu'à ce que la liaison soit établie.

Monsieur le ministre, je vous demande avec insistance de procéder rapidement. Sinon, des trafics naîtront, qui se maintiendront, des implantations seront faites, qu'on ne changera pas.

Sur le deuxième point, les ports de plaisance, il apparaît qu'à une époque où les routes sont surchargées, il y aurait le plus grand intérêt à orienter les jeunes vers les activités touchant à la mer. Or, pour les attirer, il est nécessaire d'établir un programme d'ensemble.

Les touristes ne viennent plus dans nos régions par mer, parce qu'ils ne savent plus où mettre leurs bateaux et où les réparer. M. le ministre de la construction a essayé d'empêcher de créer un vaste mur de Marseille à Menton. Il n'y parviendra peut-être pas. Mais, même si ce mur existait, vu de la mer il n'existerait pas.

Alors qu'il faudrait développer ce tourisme, qu'il faudrait empêcher les jeunes de parcourir les routes avec des véhicules à deux roues sur lesquels ils se tuent, alors qu'on ne peut plus circuler, que les gens s'écrasent, tandis qu'une immense partie de la France est libre, vous ne faites rien.

Lorsque nous voulons créer des ports, on nous répond que l'Etat n'a aucun crédit. C'est exact et ce sont les départements qui, s'ils le veulent, doivent faire l'effort avec leurs propres fonds. Or, ils ne sont pas assez riches et c'est parfois un simple particulier qui parvient à créer ce que l'Etat ne fait pas.

J'insiste donc auprès de vous, monsieur le ministre, pour que vous réexaminiez cette question et pour que vous envisagiez un grand programme de développement sportif et tou-

ristique, non seulement en Méditerranée, mais aussi sur l'ensemble des côtes de France. Il appartient aux techniciens de trouver les moyens.

On prélève sur l'essence utilisée par les bateaux une taxe destinée à financer l'équipemnt routier. C'est une absurdité ! Il faudrait que cet argent fût au moins destiné à l'équipement portuaire. Le prix de l'essence est passé de vingt à cent francs, comme le rappelait M. Laurin, mais les taxes ne servent en rien à ce développement.

Je tenais à appeler votre attention d'une façon toute particulière sur ce problème. Sa solution est urgente, impérieuse. Nous espérons que très prochainement vous nous apporterez sur ce point une solution satisfaisante. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Pflimlin.

M. Pierre Pflimlin. Mes chers collègues, nous avons entendu la nuit dernière un excellent exposé de M. Mondon sur le problème de la liaison Méditerranée-mer du Nord qui vient encore d'être évoqué par M. Ripert.

J'entends bien, monsieur le ministre, que ce problème ne se situe pas à proprement parler dans le cadre du présent débat budgétaire. Il se posera lorsque le Gouvernement prendra sa décision définitive en ce qui concerne l'inscription ou la non-inscription au IVe plan de modernisation et d'équipement de la liaison Rhin-Rhône. Mais nous savons que cette décision est proche, que le projet de IVe plan a déjà été soumis à certaines instances consultatives, qu'il va être dans les prochains jours — si ce n'est déjà fait — communiqué au Conseil économique et social et qu'il sera sans doute soumis au Parlement dès ce mois-ci ou le mois prochain.

J'imite donc l'exemple de mes collègues qui ont saisi cette ultime occasion de faire entendre leur voix à l'Assemblée nationale, avant que les dés ne soient définitivement jetés. Nous sommes d'autant plus enclins à le faire que nous n'ignorons pas qu'un certain nombre d'organismes d'études se sont prononcés dans un sens qui n'est pas favorable au projet.

Un groupe de travail, présidé avec beaucoup de conscience — nous le savons — par M. Boulloche, a examiné le problème pendant de longs mois, mais il n'est pas parvenu à des conclusions unanimes et le rapport qu'il a déposé fait état des divergences qui se sont manifestées entre experts sans dissimuler qu'une majorité — pour autant que l'on puisse parler de majorité et de minorité dans un organisme de ce genre — s'est dégagée dans un sens négatif.

Ce n'est pas un secret non plus que M. le haut commissaire au plan, dont nous respectons tous la compétence et l'impartialité, a cru devoir se rallier à ces conclusions négatives et que l'avant-projet de rapport qui a été remis par ses soins entre les mains du Gouvernement ne prévoit pas l'inscription au plan de la liaison Rhin-Rhône.

Nous avons le sentiment que si le Gouvernement se ralliait à ces conclusions négatives — qui, encore une fois, sont fort loin d'être unanimes puisqu'd'éminents experts se sont prononcés dans le sens positif — nous laisserions échapper une de ces occasions historiques qui permettent à une nation d'infléchir son destin économique.

Nous sommes entrés dans la voie de la construction européenne et nous savons bien que dans cette unité européenne en voie de devenir les problèmes de transport prennent une importance primordiale. Si nous réussissons jamais à égaliser totalement les conditions de la production, à harmoniser les charges, si le progrès technique lui-même devient le bien commun de tous les peuples de l'Europe, ce seront les bonnes ou les mauvaises conditions de transport qui feront pencher la balance d'un côté ou de l'autre.

Or, sur ce plan des transports, il est clair que des disparités existent au détriment de notre pays. Si l'on examine une carte des voies navigables européennes, on voit de gros traits correspondant aux canaux à grand gabarit. Ils existent presque exclusivement sur le territoire des pays voisins, qu'il s'agisse de la Belgique, des Pays-Bas ou de l'Allemagne. En France, nous en sommes encore à un réseau de voies navigables dont tous les spécialistes, à l'envi, ont proclamé l'insuffisance.

Il ne s'agit pas, bien entendu, d'une question d'amour-propre ou de prestige. Lorsque l'on considère l'économie française dans une perspective européenne, on s'aperçoit qu'elle est menacée d'être désarticulée de plus en plus, car il n'y a aucune liaison valable par voie navigable entre la part méditerranéenne de l'économie française et cette autre part qui est orientée vers la mer du Nord.

Cela signifie en clair que sur le territoire français lui-même, dans ses parties méridionales, des pays étrangers qui exportent leurs marchandises par les grands ports de la mer du Nord pour leur faire suivre ensuite le long parcours qui passe par le détroit de Gibraltar, sont mieux placés en fin de compte que les industries nationales qui, ne disposant pas de liaisons directes par voie navigable, supportent un handicap difficile à surmonter.

A l'inverse, le port de Marseille qui fait partie du patrimoine national — nos collègues qui représentent cette ville ne m'en voudront pas si j'évoque ce problème — et qui est déjà le plus grand port français a, lui aussi, une vocation européenne. S'il était relié au centre de l'Europe par un canal à large section, son hinterland pourrait s'étendre non seulement à de nombreuses régions françaises mais aussi à la Suisse, à l'Allemagne du Sud, à l'Autriche et peut-être demain — lorsque sera établie la liaison Rhin-Main-Danube — à une vaste zone de l'Europe centrale.

Nous nous trouvons donc devant de très grandes perspectives de développement si nous savons faire l'option dans le sens d'une audace raisonnée. Je dis bien : audace raisonnée, car j'ai pris connaissance des calculs de rentabilité.

Ces calculs sont divers, ce qui n'est pas un sujet de scandale car ils sont fondés sur des hypothèses qu'il faut faire chevaucher pour aboutir finalement à des estimations chiffrées. Ces calculs ne sont pas toujours favorables, paraît-il, à la liaison Rhin-Rhône.

A ce sujet, il faut noter d'abord qu'il s'agit d'un investissement dont tout le monde convient qu'il ne dépasse pas les possibilités de notre pays : 250 ou 300 milliards d'anciens francs, à échelonner sur une dizaine d'années, ce n'est pas, si j'ose m'exprimer familièrement, au-dessus de nos moyens. Néanmoins, j'approuve les experts qui, soucieux de ménager les deniers publics, font des calculs de rentabilité.

J'observe toutefois, que les conclusions majoritaires de la commission Boulloche ne contestent pas, en fin de compte, la nécessité d'établir un axe Rhin-Rhône. Le choix n'est pas entre la création de cet axe et la renonciation à cette création ; le choix est entre la méthode qui consiste à créer une seule et même grande voie d'eau capable de transporter des chalands rhénans ou rhodaniens de 1.350 tonnes, ou mieux encore des convois poussés de 3.000 tonnes, et une formule hybride qui consisterait à utiliser, tantôt le Rhône aménagé au grand gabarit, tantôt la voie ferrée, tantôt les petits canaux qui auraient, par hypothèse, subi une modernisation modeste, avec les transbordements et déchargements que cela comporterait. Et certains experts de conclure que cette deuxième méthode serait la plus économique.

Cette thèse a été soutenue notamment par la S. N. C. F. J'apprécie hautement le dynamisme dont fait preuve notre société nationale des chemins de fer. Si l'on observait chez elle une nonchalance administrative, nous aurions lieu de nous plaindre, mais lorsque nous la voyons, au contraire, défendre avec vigueur et ingéniosité ce qu'elle pense être son intérêt, nous nous en félicitons. Seulement, il s'agit finalement d'un arbitrage à rendre par le Gouvernement. Il s'agira pour le Gouvernement de savoir si la solution alternative suggérée par la S. N. C. F., celle de bas tarifs pratiqués à titre définitif, bien entendu, sur l'axe en question, remplace vraiment la solution de la voie navigable à grand gabarit. Ce n'est pas douter de la bonne foi des dirigeants actuels que de reconnaître qu'ils ne peuvent pas engager pour un avenir lointain la politique tarifaire. Dans 10, 20 ou 30 ans, elle sera en effet fonction de la conjoncture politique et économique du moment. Nul ne peut prévoir ce qu'elle sera.

Mais je veux aussi rappeler, reprenant le propos que tenait hier soir M. Mondon, qu'au moment où l'on se préoccupe à juste titre de rétablir un certain équilibre dans le développement des régions françaises, lorsque l'on considère que le développement des régions sous-développées, spécialement des régions rurales, ne sera possible que si, à leur profit, on pratique une politique tarifaire qui soit de nature à améliorer leur position, ce serait une singulière manière de chercher à atteindre cet objectif que de s'engager dans la voie d'une dépéréquation qui, pour écarter un concurrent de la voie ferrée, consisterait à faire supporter soit par le contribuable, soit par les régions les moins développées, la charge du sacrifice qui, par hypothèse, serait consenti par ladite voie ferrée. (*Applaudissements.*)

De ce point de vue, on s'aperçoit combien est vain et dangereux cet antagonisme que l'on tente de susciter entre ceux qui veulent renforcer encore le potentiel économique des régions du Nord, de l'Est et du Sud-Est et ceux qui se préoccupent principalement du développement des régions de l'Ouest et du

Sud-Ouest. Je crois profondément à la solidarité dans l'ordre économique de toutes les régions françaises. Renforcer le potentiel des unes, c'est accroître les possibilités d'investissement dont doivent bénéficier les autres et vouloir, par une notion mal comprise de la concurrence entre moyens de transport, éliminer certains modes de transport, c'est, de façon indirecte mais certaine, aggraver encore le handicap dont souffrent les régions de France insuffisamment développées. (*Applaudissements.*)

Au surplus, si l'on considère les calculs de rentabilité, il faut bien tenir compte du fait que même les plus sérieux de ces calculs ne peuvent être fondés que sur les réalités présentes, c'est-à-dire sur les industries existantes. Je sais de quelle manière ont été faites les enquêtes. On a interrogé les industriels, bien entendu ceux qui existent car on ne peut pas interroger ceux qui n'existent pas encore. On leur a demandé leurs prévisions en matière de transports par voie d'eau dans cinq ou dix ans. Ce sont des gens prudents. Les enquêtes administratives leur apparaissent parfois comme légèrement suspectes et, dans la mesure même où ils ont répondu consciencieusement, ils ont articulé des chiffres modestes et ils ont eu raison de le faire.

Or il y a un phénomène que vous avez vous-même, monsieur le ministre, appelé l'action fécondante de la voie d'eau. C'est un phénomène que certains cherchent à contester et à minimiser. J'ai lu, dans certains écrits hautement autorisés, que l'exemple du Rhin et de la région de l'Allemagne rhénane ne pouvait pas être valablement invoqué parce que ces régions étaient, de toute manière, et depuis longtemps, largement développées, la voie d'eau n'étant venue que pour amplifier quelque peu un développement économique qui eût existé de toute manière.

En sens contraire, il y a des exemples frappants : j'ai visité récemment la ville de Stuttgart dont beaucoup de gens ignorent qu'elle possède un port.

On est excusable de l'ignorer car ce port n'a que trois ou quatre ans d'existence. Parce que l'on a régularisé le cours du Neckar, cette vallée est devenue une chaussée industrielle et il y a maintenant à Stuttgart un port dont le trafic se chiffre déjà par millions de tonnes.

Dans ma propre région, dans une zone du Haut-Rhin que je visitais souvent au temps de ma jeunesse et qui, à cette époque-là, ne paraissait avoir aucun avenir économique, il a suffi que se réalise la grande œuvre française qui s'appelle le grand canal d'Alsace pour que, tout au long de cette voie d'eau, s'établisse un chapelet d'industries. On a compté que, sur cette seule partie du grand canal d'Alsace actuellement achevée, le nombre des emplois déjà créés ou en voie de création est de l'ordre de 20.000.

Seulement, le grand canal d'Alsace, actuellement, aboutit à un cul-de-sac, et le grand bénéficiaire se trouve être le port de Bâle, auquel, maintenant, peuvent parvenir tous les bateaux rhénans et dont nous avons vu, ces dernières années, le trafic augmenter à un rythme rapide. Nous en sommes satisfaits, car la prospérité de nos voisins est pour nous un sujet de contentement. (*Sourires.*)

Mais ne serait-il pas rationnel que la grande entreprise française soit poursuivie par la trouée de Belfort et que le grand canal d'Alsace soit relié au Rhône ? Ce seraient alors de nombreux départements qui connaîtraient des chances supplémentaires de développement économique. Vingt-deux départements français, de Metz et de Strasbourg jusqu'à Marseille, sont directement intéressés par la liaison Rhin-Rhône, par la réalisation de ce qu'on appelle maintenant l'Y, qui doit constituer un tout indissociable.

Nous avons relevé des chiffres pour les seuls départements intéressés à ce qu'on pourrait appeler la branche Alsace-Franche-Comté de cette voie d'eau, du Bas-Rhin au département de Saône-et-Loire. Dans ces départements, d'ici à 1975, le nombre des emplois non agricoles qu'il faudra créer, compte tenu de la courbe démographique, est de l'ordre de 170.000.

D'autre part, on sait que, pour établir dans un centre urbain un travailleur d'origine rurale qui ne peut plus trouver à s'employer dans l'agriculture, il faut dépenser en moyenne trois millions d'anciens francs. Lorsque l'on multiplie le nombre des emplois à créer d'ici à 1970 ou 1975 par le chiffre de trois millions on aboutit à des sommes considérables.

C'est encore un élément de rentabilité qu'il faut considérer, l'élément de rentabilité économique mais aussi élément de rentabilité humaine.

Je ne développerai pas davantage mon propos car il serait assez malséant, dans le cadre du présent débat, d'étudier tous les aspects d'un problème dont nous devons cependant tous comprendre qu'il est d'une grande importance pour l'avenir de nombreuses régions françaises et de l'ensemble de l'économie française, de cette économie française qui doit entrer dans le Marché commun européen aussi bien armée que le sont nos partenaires.

Actuellement, il faut bien le dire, la France est un isthme qui est en même temps un écran. Est-il logique que la quasi-totalité des transports de la Méditerranée à la mer du Nord contourne cet autre cap de Bonne-Espérance qu'est la péninsule ibérique ? Bien sûr, les transports maritimes garderont toujours une grande importance. Mais que l'isthme français soit percé et ce sera pour notre pays une belle perspective de développement.

Le Gouvernement commettrait une grave erreur s'il fermait les yeux à cette évidence. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Marc Jacquet, *rapporteur général.* L'Assemblée voudra bien m'excuser d'interrompre cette discussion pour la tenir informée du déroulement de nos travaux.

Etant donné le tour qu'a pris l'examen de ce budget, le débat sur l'Algérie ne pourrait commencer, au plus tôt, qu'à deux heures du matin. Il ne serait pas decent, je crois, d'ouvrir cette discussion à une heure aussi tardive.

Je vous propose donc de poursuivre la discussion des budgets des travaux publics et de l'information jusqu'à son terme et d'aborder demain à neuf heures la discussion du budget de l'Algérie et des affaires algériennes.

Si vous êtes d'accord, je vous préviens cependant que l'Assemblée sera obligée de renvoyer le vote des derniers articles de la loi de finances et le débat sur les taxes parafiscales — dont la taxe radiophonique— au dimanche 12 novembre.

Cela permettra peut-être, monsieur le président, d'interrompre le débat de vendredi à dix-neuf heures trente, de sorte que nos collègues pourront, dans la soirée de vendredi, prendre leur train et se rendre dans leurs circonscriptions pour célébrer l'armistice.

Je vous préviens cependant, mes chers collègues, que vous serez rappelés certainement — la conférence des présidents en décidera demain — pour achever la discussion de la loi de finances le dimanche 12, le délai constitutionnel expirant, vous le savez, le 12 à minuit.

M. le président. L'Assemblée a entendu la communication de M. le rapporteur général.

Personne ne demande la parole ?...

Acte vous est donné de votre communication, monsieur le rapporteur général.

Dans la suite de la discussion du budget des travaux publics et des transports, la parole est à M. Courant.

M. Pierre Courant. Monsieur le ministre, avant d'aborder l'essentiel de mon propos, qui aura trait, vous vous en doutez, aux ports de commerce, je voudrais vous poser une question à laquelle j'aimerais que le Gouvernement répondît de façon précise.

Il s'agit de l'électrification de la ligne Paris—le Havre.

Depuis très longtemps, on nous annonce que cette électrification est prioritaire ; depuis longtemps, on nous dit que la politique de la S. N. C. F. est d'électrifier d'abord les liaisons à très gros trafic. Or Paris—le Havre sera bientôt la seule ligne à très gros trafic non électrifiée.

Des bruits défavorables ont couru ces temps derniers. On a parlé de la concurrence, dans l'ordre de priorité, d'une ligne qui est l'objet de toutes les préoccupations gouvernementales. Nous voudrions bien, sans songer à nuire à ce projet, être sûrs que sa réalisation n'aura pas pour effet de retarder l'électrification de la ligne Paris—le Havre et que celle-ci interviendra rapidement au cours des prochaines années.

Je voudrais vous parler maintenant des ports de commerce, dont l'avenir dépend de plusieurs ministres, mais dont vous êtes somme toute le principal animateur. Sont, en effet, soumis à votre autorité la marine marchande et les investissements prioritaires si l'industrialisation et l'économie générale des ports ne relèvent point de votre compétence

J'appelle votre attention — j'aurai peut-être l'occasion de le faire de nouveau en provoquant un débat sur le fond — sur un

fait ignoré du pays, à savoir la crise profonde dont souffre l'ensemble de l'économie de la plupart des ports de commerce. Il est temps de le dire, il est necessaire de le faire savoir, nos ports de commerce sont en crise, pour plusieurs raisons.

La première et la principale de ces raisons, qui vaut inégalement pour tous les ports du pays, c'est que la vocation portuaire était en général à l'origine de la prospérité de la ville, parce qu'elle avait créé, dans la ville, une vocation complémentaire, la vocation commerciale.

Or cette vocation commerciale, surtout depuis la dernière guerre, tend à se réduire dans des proportions considérables. Au Havre, par exemple, je peux préciser — et c'est très grave — que la proportion des salariés et des employés de commerce n'est plus que de 40 p. 100 de l'effectif d'avant-guerre.

La crise est donc grave et l'on annonce encore la fermeture, pour la fin de l'année, de maisons importantes. Certains disent que d'autres maisons fermeront à la fin de l'année prochaine.

Il semble bien que nous assistions à la fin d'une vocation historique et que les villes, dont je parle aient perdu le plus clair de leur source de revenus et de travail. D'autre part, monsieur le ministre, la guerre a pesé sur presque tous les ports français. C'est là que les destructions ont été les plus lourdes. Nous savons bien pourquoi d'ailleurs. La Libération passée, les ports, avec toutes leurs industries détruites, ont plus souffert que les autres agglomérations du pays. On a reconstruit les quais pour permettre l'accostage des bateaux. Quant au reste...

Toutes les industries ayant été détruites, la doctrine officielle vers 1945-1946 paraissait être de ne pas réinstaller les activités d'Etat dans les ports. Ces malheureux ports étant destinés à être détruits au cours de toutes les guerres, il était sans intérêt d'y réinstaller quoi que ce soit. On n'avait pas alors prévu les effets de destruction massive de la bombe nucléaire susceptible d'accumuler les ruines sur d'immenses étendues. Suivant la pente d'un dirigisme étonnant, on a donc réinstallé dans la région parisienne les activités d'Etat qui étaient au Havre avant la guerre. On a ainsi surchargé la région de Paris et créé un déficit de 3.500 emplois au Havre.

Voilà le trou que nous nous efforçons vainement de combler et nous demandons, pour réussir, l'aide active du Gouvernement.

Il convient de considérer, en outre, la modernisation même de nos ports de commerce qui a provoqué une réduction importante de l'emploi. Dans le port du Havre : 8.000 emplois en 1945, 5.000 maintenant alors que le trafic portuaire est, comme vous le savez, en très nette expansion par rapport à 1945.

Ce phénomène est commun à toutes les industries mais il s'est spécialement manifesté pour les ports où l'outillage a été plus particulièrement perfectionné.

Une autre raison de nos difficultés est à considérer : la réparation des dommages de guerre a amené l'Etat, vu l'ampleur des destructions, à pratiquer depuis la Libération une politique d'investissements portuaires d'une timidité extraordinaire.

J'en viens au concret et aux chiffres.

Monsieur le ministre, depuis plusieurs années vous dites à la commission des finances que vous êtes partisan d'une politique des grands ports, d'une concentration de l'effort sur quelques grands ports pour hisser leur potentiel à l'échelle mondiale. Or qu'enregistrons-nous cette année ? Une réduction de crédits, une réduction du crédit global portuaire d'abord, une réduction des crédits concernant le second port de France ensuite.

Dans l'enveloppe déjà trop faible de ces crédits, le Havre se voit attribuer, bien que second port de France, 8 p. 100 seulement de la dotation totale.

Cela veut dire que la réalisation de tous les projets de modernisation va être retardée et, de surcroît, c'est à peine si les crédits inscrits pour l'année prochaine prévoyaient, dans leur état primitif, la fin de la réparation des dommages de guerre alors qu'il s'agirait de concurrencer des ports comme Rotterdam ou Anvers où l'on a fait, depuis la Libération, d'énormes efforts d'extension. Et les investissements ne concernent pas seulement les ports mais aussi l'industrialisation, car on a créé, à Rotterdam et à Anvers des zones industrielles qui ont permis aux villes de se développer et aux ports d'éviter la crise qui sévit dans les ports français.

J'ai souligné, monsieur le ministre, que le Havre avait obtenu 8 p. 100 du total des crédits. Je dois ajouter que le premier port français figure au budget pour 27 p. 100, le troisième pour 17 p. 100 et que d'autres ports moins importants que nous obtiennent plus que nous.

Une émotion profonde nous étreint. Nous avons enregistré cette année, d'ailleurs, d'autres déceptions, malgré tous nos efforts pour essayer de sortir de la crise. Contre nous se dresse un obstacle terrible : notre région est réputée prospère. Récemment, dans un rapport économique émanant de votre ministère, on pouvait trouver un jugement terrible : Les deux chantiers navals du Havre ? Cela n'a pas d'importance. Il n'y a pas de problème de main-d'œuvre parce qu'il y a un important centre industriel à Cléon et que les ouvriers pourront y être reconvertis. Or la distance entre le Havre et Cléon est de 130 kilomètres. Il ne saurait donc être question de se rendre, tous les matins, du Havre à Cléon pour travailler. Peut-on avouer à tous ces gens qu'il s'agirait, en fait, d'une émigration collective et définitive ?

Monsieur le ministre, il y a eu 5.000 morts civils au Havre, la ville a été détruite presque totalement, reconstruite aux frais de l'Etat. L'Etat ne peut pas, maintenant, laisser cette ville inemployée, il ne peut pas vouloir qu'elle soit inemployée, il ne peut pas prendre des décisions qui la tueraient sur le plan économique. Nous n'avons pas, je pense, démérité du pays. Bien au contraire, certains ministres — et vous en êtes, monsieur Buron — nous ont dit que nous avons montré, dans les épreuves que nous avons subies depuis la guerre, une volonté et un courage qui mériteraient le meilleur sort.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je voulais vous dire. Je vous ai proposé une solution qui nous permet de ne pas désespérer, bien qu'elle ne soit pas satisfaisante. Elle consiste — et je vous demanderai, monsieur le ministre, de confirmer que vous en êtes d'accord — à désaffecter une partie de nos crédits de dommages de guerre, à en reporter l'affectation et à commencer le programme de modernisation et d'extension du port, gage de notre résurrection et de notre remontée. Nous pourions ainsi commencer, en 1962, la création d'industries dont nous avons un besoin extrêmement urgent.

J'espère que vous voudrez bien confirmer que vous êtes prêt à accepter que 700 millions soient prélevés sur les travaux de reconstruction du quai Pondichéry pour être affectés au travail d'extension du port du Havre, ces crédits étant complétés par des fonds de concours.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Je vous donne cet accord sans plus attendre.

M. Pierre Courant. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Bien entendu, cette solution ne nous procure pas plus de crédits et nous comptons que, l'an prochain, nous aurons droit à un contingent un peu plus fort dans les crédits généraux pour pouvoir poursuivre plus rapidement le programme d'extension du port et d'industrialisation.

Mais, monsieur le ministre, il n'y a pas que cette question et j'ai encore une considération à faire valoir. Vous savez que, cette année, les ports sont prospères et nous constaterons à la fin de 1962 un trafic assez important. Mais cela n'arrangera pas beaucoup, du moins directement, les affaires de la ville du Havre et le problème de la main-d'œuvre tel qu'il se pose dans cette ville. Il reste 2.400 demandes d'emploi non satisfaites dans cette ville du Havre, ce qui contredit les chiffres généraux avancés par le Gouvernement.

Malgré tout, il faut faire attention au mouvement de ces ports, et nous éprouvons une angoisse que, pour terminer, je veux vous communiquer.

Bien sûr, nous allons assister à un grand événement : la mise en service de la *France* sur la ligne de New York.

Qu'il me soit permis de revendiquer pour l'Assemblée l'initiative de la mise en chantier de ce grand paquebot transatlantique.

Nous avons beaucoup lutté et sommes intervenus à ce sujet à de nombreuses reprises. Une loi a été votée à l'unanimité par le Parlement qui a décidé qu'il y aurait un grand paquebot sur l'Atlantique Nord, et je ne crains pas de dire que c'est parce que la commission des finances, en 1955, a refusé le budget de la marine marchande, que ce budget a été ensuite représenté avec les crédits de la *France.* C'est dans cet hémicycle et dans la salle de la commission des finances que la construction de la *France* a été décidée, en dépit de résistances qui paraissaient insurmontables. Réjouissons-nous, par conséquent. Et si les discours officiels interprètent la construction de la *France* comme une preuve de la vitalité et de l'énergie de notre pays, pensons que le Parle-

ment de cette époque n'a pas mérité le discrédit dans lequel certains ont voulu le faire tomber, et qu'il a donné le signe de cette énergie et de cette volonté. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

Mais, monsieur le ministre, ce n'est pas tout, et je veux vous signaler un grave danger que courent les paquebots. C'est un danger que soulignera d'ailleurs votre budget de l'aviation civile. L'examen de ce budget fait apparaître qu'on a prévu des investissements pour augmenter le trafic de passagers de 38 p. 100 et qu'il n'y a augmentation du trafic de passagers qu'à concurrence de 18 p. 100.

Nous savons très bien que sur l'Atlantique Nord il y a une crise de trafic du transport aérien et nous connaissons — je pense d'ailleurs, monsieur le ministre, que vous ne l'ignorez pas nons plus — la raison de cette crise. Me trouvant cet été en Amérique, j'ai constaté que les compagnies de navigation — il ne s'agit pas d'Air France, mais de toutes les compagnies de navigation intercontinentales — ont pratiqué une étrange politique. Elles ont vendu à très bas prix leurs avions en service à mesure qu'elles achetaient du très beau matériel neuf. Mais, du fait qu'elles les vendaient à très bas prix, des compagnies privées américaines de petite importance sont entrées en possession d'une flotte aérienne qu'elles ont payée un prix dérisoire. Ces petites compagnies privées font maintenant le transport d'Amérique en France pour des prix très bas, et ce non pas de grands aérodromes à grands aérodromes, mais selon le désir du client, comme s'il s'agissait d'une course en taxi. Ainsi, quand un groupe de citoyens de Chicago veut se rendre à Vienne, on lui offre de lui frêter un avion et à très bas prix. Les gens sont ainsi transportés dans des conditions avantageuses en droiture de leur point de départ jusqu'à leur point d'arrivée. Et il en sera ainsi pendant les quatre ou cinq ans que dureront ces avions. Il y a là un très grave danger.

Je lis dans le journal *Le Monde* des réclames pour les compagnies de transport aérien ainsi libellées : « Transport aérien, le mode de transport le moins cher ». Nous en savons la raison. C'est parce qu'on abaisse sans cesse les tarifs en demandant d'ailleurs à l'Etat des subventions. Mais on tend à les abaisser encore plus pour lutter contre cette concurrence de lignes privées secondaires dont je parlais il y a un instant.

Vous savez quelles peuvent être les conséquences de cette lutte de tarifs. Si vous vous laissez faire monsieur le ministre, l'avion tuera le paquebot. La différence entre le prix du transport par bateau et le prix du transport par avion est déjà assez important. Si elle devient énorme, le transport aérien s'effectuant à un prix inférieur au prix de revient — presque à vil prix — il est évident que la clientèle des paquebots disparaîtra et, partant, vous aurez porté un dernier coup aux grands ports en consacrant la ruine des paquebots transatlantiques.

Cependant, l'été dernier, aux mois d'août et de septembre, le phénomène inverse s'est produit et les compagnies maritimes ont dû demander aux compagnies aériennes de prendre en charge une partie de leurs passagers qu'elles ne pouvaient acheminer, faute de places.

Mais si la différence de prix entre les deux transports est trop considérable le phénomène contraire surviendra et il en résultera l'anéantissement de ce qui reste du trafic maritime pour les passagers.

Je vous demande de veiller à cette évolution. Je n'ai aucun grief particulier contre les compagnies de navigation aérienne ; au contraire, je voudrais leur prospérité. Mais je souhaite que les transports aériens soient régis par des accords analogues à ceux que viennent de conclure fort heureusement les compagnies maritimes sur les lignes de l'Atlantique. Par-dessus les frontières, les compagnies maritimes en apparence concurrentes se sont rapprochées et toutes les semaines un grand paquebot transatlantique reliera la France à New York, une semaine le *France*, une semaine l'*United States*.

Il me semble qu'en matière de transports aériens, par la rencontre des gouvernements, une politique de coordination devrait également intervenir pour éviter le suréquipement. Si l'on pouvait arriver à une telle coordination en matière de transports aériens, on aurait, je crois, réglé assez facilement le problème.

Je pense, monsieur le ministre, que vous ne manquerez pas de vous y employer mais je tenais à vous souligner encore le très grave danger qui peut peser sur une partie de ce qui nous reste d'activité et de prospérité du fait de cette crise des transports aériens. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Regaudie. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. René Regaudie. Monsieur le ministre, après bien d'autres orateurs, je voudrais attirer votre attention sur un aspect social qui ne vous a peut-être pas échappé mais qui nous semble avoir une importance particulière au lendemain des grèves des cheminots.

Mon ami René Schmitt — qui ne prend pas la parole afin d'éviter d'allonger encore la liste des orateurs — m'a communiqué des renseignements qu'il a recueillis concernant les retraités de la S. N. C. F. Je vais me permettre de les porter à la connaissance de l'Assemblée.

Une femme qui était employée à l'échelle 5, après 30 ans de services, a une retraite de 250 nouveaux francs par mois. Un ouvrier de la voie à l'échelle 8, après 25 ans de services, touche 278 nouveaux francs. Un ouvrier de dépôt, après 35 ans de services, se voit attribuer 330 nouveaux francs. Enfin, un contrôleur obtiendrait une retraite de 240 nouveaux francs par mois.

Ces chiffres sont évidemment loin d'être satisfaisants, et la préoccupation des vieux jours n'entre pas pour peu dans les soucis des cheminots et dans l'inquiétude qu'ils manifestent actuellement.

Je voudrais aussi, après d'autres orateurs, vous rappeler un problème dont la solution équitable nous paraît urgente, celui de la bonification pour campagnes de la retraite des cheminots anciens combattants. Répondant à une question de M. Darchicourt, M. le ministre des anciens combattants a indiqué récemment que le problème serait traité par votre ministère. Monsieur le ministre, nous espérons que vous lui donnerez la solution la plus humaine et la plus généreuse, bien que nous posions ce principe que les problèmes sociaux ne devraient pas être traités dans le cadre du budget d'un seul établissement, S. N. C. F. dans ce cas particulier. En effet, l'Etat doit assumer les conséquences des événements dont il a la responsabilité. En l'occurrence, il doit accorder le complément de crédits nécessaire pour couvrir les charges sociales résultant de l'évolution générale sans demander au budget de la S. N. C. F. de supporter un poids excessif.

Maintenant, monsieur le ministre, je voudrais vous parler de problèmes d'ordre économique. Comme représentant d'une région du Massif central, en particulier, je suis, avec beaucoup d'autres, très préoccupé des effets de cette politique tarifaire du chemin de fer dont on nous parle depuis quelque temps et dont nous commençons à sentir les effets.

Nous ne pouvons contester que la dépéréquation soit défendable et attrayante en raison des arguments qui peuvent être présentés et nous concevons parfaitement que les responsables de la modernisation de la S. N. C. F. éprouvent quelque satisfaction à vouloir faire la démonstration de la valeur des procédés qu'ils ont mis en œuvre. Cela est évident.

Malheureusement, les résultats que nous observons et que nous allons constater de plus en plus sévèrement nous permettent de penser que les conséquences auxquelles nous allons aboutir sont en contradiction flagrante avec les principes mêmes de la décentralisation dont on a si souvent parlé. D'ores et déjà, j'ai pu recevoir des indications de la part des industriels de ma région. Ils craignent fortement que certaines usines, pénalisées du fait qu'elles sont desservies par une ligne secondaire à profil peu favorable, à traction ancienne bien entendu, ne supportent des augmentations qui les mettront dans l'impossibilité de supporter la concurrence avec des usines placées dans une meilleure situation.

Dès lors, monsieur le ministre, la question qui se pose pour les représentants de régions semblables est la suivante : nous avions peu d'activité, nous avions peu d'usines, allons-nous pouvoir les garder et comment allons-nous faire pour en installer d'autres ? Comment parviendrons-nous, avec des transports trop durs, à procurer du travail dans les campagnes ou dans les industries et à assurer la vie de nos populations. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

En l'occurrence, il est bon de critiquer mais il faut, évidemment, apporter des solutions ou essayer d'en chercher.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous indiquer qu'à mon avis il serait nécessaire que l'attribution de la subvention soit faite dans d'autres conditions que celles qui sont actuellement appliquées. La dépéréquation peut se défendre d'un point de vue de technicien ou d'administrateur. Mais il est un autre aspect qu'on ne saurait négliger, l'aspect national.

Ce souci nous amène à penser à ces régions déshéritées et actuellement sous-développées dans lesquelles il est nécessaire d'apporter de la vie et, *a fortiori*, d'y maintenir celle qui existe. Pour cela, vous pouvez envisager l'attribution de subventions pour l'équilibre du budget de la S. N. C. F. en fonction de la

nature du produit transporté, ce qui permet au Gouvernement, d'ailleurs, d'intervenir à tout moment et dans le sens qu'il désire, en fonction de la situation générale au point de vue social et de faire porter son effort sur un point déterminé. Aussi bien, subventionnant le transport d'un produit particulier en fonction de sa nature et de ses origines, vous pourriez tenir compte de la région considérée et accorder la subvention à telle ligne déficitaire indispensable aux populations desservies.

Ces réflexions m'ont conduit tout naturellement à certaines considérations sur votre programme routier.

Monsieur le ministre, je vous l'ai déjà indiqué, il suffit de considérer le magnifique projet d'autoroutes qui intéresse notre pays pour se rendre compte que la région que j'ai l'honneur de représenter y figure par un très grand blanc, c'est-à-dire qu'elle est laissée soigneusement de côté.

Je l'ai déjà dit, le désert s'agrandit.

Certes, nous n'avons pas la prétention d'avoir des autoroutes à caractère international ; ce serait sans doute beaucoup demander. Mais, à défaut d'autoroutes qui assureraient des liaisons commodes, nous souhaiterions avoir au moins des roues praticables. Je vous avais demandé ici même, monsieur le ministre, de songer aux transversales, et vous m'aviez répondu plaisamment : « Qu'est-ce qu'une transversale ? »

Bien sûr, il peut y avoir beaucoup de routes transversales en France. Mais, si on considère celle qui relierait la Rochelle ou Bordeaux à Lyon, par exemple, il est facile à quiconque de se rendre bien compte qu'il s'agit d'une région particulièrement mal desservie et difficilement accessible.

C'est donc l'aménagement de la traversée routière du Massif Central que je sollicite de votre part, car, actuellement, cette vaste région se dépeuple et perd de son activité économique.

M. Eugène-Claudius Petit. Vous avez raison.

M. René Regaudie. S'il n'est pas possible de créer de nouvelles voies ferroviaires, si nous devons nous borner à solliciter plus de compréhension dans le domaine de la tarification, il faut cependant essayer, par tous les moyens possibles, de redonner de l'activité à cette région. Cette activité ne peut venir que du rail ou de la route. Le rail étant insuffisant, il faut songer à la route et la traiter en conséquence. De même que le chemin de fer a permis d'insuffler de la vie et de créer la prospérité dans des régions jadis pauvres, la route peut, à notre époque, apporter de nouvelles ressources. C'est ce que nous demandons.

Je sais pertinemment, monsieur le ministre, que les problèmes que je soulève touchent avec acuité un certain nombre de départements pour qui ils ont un caractère vital et qui nous placent dans une situation d'urgence extrêmement grave.

Leur solution exige des mesures nationales. Il s'agit de prévoir une véritable planification des transports.

L'organisation des transports est l'application des doctrines qui ont été arrêtées dans le domaine économique mais aussi dans le domaine politique. Cette planification revêt pour nous une importance particulière.

Monsieur le ministre, je n'ai fait qu'appeler votre attention sur ces problèmes ; je me permettrai d'y revenir lorsque nous débattrons du nouveau plan d'équipement. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. Les orateurs encore inscrits dans la discussion disposent, en tout, d'une demi-heure environ. S'ils continuent à respecter le temps de parole qui leur a été imparti, nous pourrons en terminer vers treize heures, ce qui correspond, je crois, au vœu du Gouvernement.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Certainement !

M. le président. La parole est à M. Leenhardt.

M. Francis Leenhardt. Mes chers collègues, le temps de parole dont dispose encore mon groupe est si restreint à l'heure où j'interviens que je dois me contenter de cinq minutes pour joindre mon propos aux interventions de ceux qui ont déjà attiré l'attention du Gouvernement et de vous-mêmes, mesdames, messieurs, sur le problème de la liaison Rhin-Méditerranée.

Il y a quelque seize ans que je siège sur ces bancs et je ne me souviens pas avoir eu l'occasion d'étudier des problèmes pouvant avoir à long terme des conséquences aussi profondes sur l'avenir économique du pays que celui de la liaison Rhin-Méditerranée. Pour résumer ce problème, je veux mettre en lumière trois observations :

Premièrement, faute d'une liaison Rhin-Méditerranée, les centres économiques vitaux de la Lorraine et de l'Alsace resteront coupés des régions du Sud.

Deuxième observation : les ports de la Méditerranée sont totalement dépossédés du trafic européen vers la Méditerranée au profit des ports de la mer du Nord.

Troisième observation : toute l'Europe économique, toute l'Europe industrielle est axée, à l'époque où nous vivons, sur les voies d'eau, à l'exception de l'économie française dans laquelle les voies d'eau jouent un rôle extrêmement faible.

Je reviens rapidement sur la première considération. Actuellement, la Lorraine, l'Alsace sont en fait coupées des régions du Sud de la France. Elles sont aspirées par l'économie rhénane allemande et totalement tournées vers les ports de la mer du Nord. Ainsi, la Lorraine, par exemple, alimente de ses matières premières le bassin rhénan alors qu'elle pourrait alimenter des industries de transformation le long de l'axe de circulation vers la Méditerranée et vers les marchés des pays neufs.

Il faut retenir ce chiffre : 80 p. 100 de l'acier lorrain est exporté sans transformation.

Par cette voie d'eau dont la création est en cause, on pourrait ouvrir les portes du Sud aux productions fondamentales de l'Est, à ces régions riches en main-d'œuvre et qui attendent leur industrialisation ; on pourrait redonner à toutes ces vallées déshéritées de la Haute-Moselle, des Vosges, de la Haute-Saône, de la Bourgogne, ainsi qu'à celles du Doubs et de la Franche-Comté l'activité industrielle qu'elles ont eu autrefois lorsqu'existait ce canal qui, entre 1840 et 1870, avait servi l'industrialisation et qui a été coupé, vous le savez, par la nouvelle frontière franco-allemande.

Deuxième considération : il est vraiment extraordinaire que Rotterdam soit le premier port méditerranéen. Ce port contrôle 33 millions de tonnes de marchandises destinées à la Méditerranée. Faute d'une liaison Rhin-Méditerranée, tout le trafic à destination de la Méditerranée qui provient de la Suisse, de l'Alsace, de l'Allemagne du Sud et de l'Autriche, se fait exclusivement par les ports de la mer du Nord. Je prends l'exemple d'un acier français élaboré en Lorraine, à Longwy. On a avantage, pour l'expédier en Afrique du Nord, à le charger sur le Rhin, à le faire passer à Rotterdam puis par Gibraltar en Méditerranée, plutôt que de lui faire prendre la liaison directe Longwy—Marseille ; et le même phénomène s'observe en sens inverse. Savez-vous, par exemple, que tout ce que reçoit Bâle passe par la mer du Nord ? Même le soufre de Lacq passe par Rotterdam pour aller à Bâle.

Dans le même temps, le trafic des ports méditerranéens tend à se réduire au trafic de la zone franc. A l'heure actuelle, 70 p. 100 du trafic de Marseille vient de la zone franc, avec tous les aléas que cela comporte pour l'avenir, tandis qu'une si grande part du trafic européen pourrait y venir, si l'axe Rhin-Méditerranée était créé. Seule cette liaison peut redresser la situation et faire de Marseille un authentique port de la Méditerranée, le port d'un grand complexe industriel Sud-européen.

Ma dernière observation a trait au fait que toute l'économie européenne est axée sur les voies d'eau, à l'exception de l'économie française.

A l'heure actuelle, personne ne conteste que l'implantation d'industries nouvelles en Europe ne sera faite que dans des endroits disposant du triple équipement rail, route et eau. Or, de ce point de vue, notre pays est le plus mal placé. Je vous citerai seulement quelques chiffres. J'ai eu la curiosité d'étudier comment le trafic évoluait en Allemagne, où les voies d'eau sont si nombreuses. Pour l'année 1960, l'augmentation du trafic en Allemagne a été seulement de 6,8 p. 100 pour les chemins de fer et de 7,2 p. 100 pour la route, alors qu'elle a atteint 20,6 p. 100 pour la navigation. Par comparaison avec l'équipement de la France en voies d'eau, nous voyons — je cite les chiffres de 1959 qui sont les seuls que je possède — que le nombre de tonnes kilométriques transportées par voie d'eau a été de trente-trois milliards en Allemagne contre moins du tiers en France, soit neuf milliards et demi. Le Rhin charrie chaque année cent millions de tonnes et le Rhône charrie un million de tonnes seulement.

Ce qui est en cause, mesdames, messieurs, ce n'est pas l'intérêt d'une ou deux régions ; ce qui est en cause c'est l'intérêt national. Par sa position géographique, la France peut prendre

une part considérable dans l'essor de l'industrie européenne, aussi ne serait-il pas concevable qu'on n'accorde pas à ce problème la priorité nécessaire. Nous savons très bien que les lenteurs, les retards, les hésitations seraient cause que des industries nouvelles se créent par préférence ailleurs. Il n'est pas possible que le Gouvernement et le Parlement commettent sur une telle question une erreur qui serait une erreur hors série. M. Pflimlin avait raison de parler tout à l'heure d'une occasion historique. Je veux souligner devant le Gouvernement que ce problème requiert, bien au-delà des considérations techniques une décision d'ordre politique. J'espère, monsieur le ministre, que vous ne serez pas, pour l'histoire, l'homme qui aura hésité ou l'homme qui aura dit non. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Anthonioz. (*Applaudissements à droite.*)

M. Marcel Anthonioz. Monsieur le ministre, le long développement de ce débat témoigne de l'abondance et de la diversité des matières qui dépendent de votre département ministériel. Je le déplore pour vous car cela représente beaucoup de travail, beaucoup de préoccupations et je suppose que vous devez avoir quelques inquiétudes au sujet des réponses à formuler. Je le déplore aussi pour nous qui sommes plus particulièrement attachés aux problèmes et aux phénomènes du tourisme.

Nous devons convenir que, depuis le moment où notre collègue M. Ebrard a fait son excellent rapport et où M. Laurin a fait le sien, nous nous sommes beaucoup éloignés des problèmes touristiques qui nous préoccupent et je ne sais comment nous allons les retrouver afin de formuler à leur intention les solutions qui s'imposent.

Quoi qu'il en soit et m'excusant de faire encore appel pendant quelques minutes à votre patience, je veux en quelques mots dégager quelques-uns des aspects propres au développement et à la prospérité du tourisme national.

Le tourisme, c'est certain, procède d'une activité permanente. Il est néanmoins incontestable que son caractère saisonnier est plus particulièrement sensible et c'est ainsi que se pose tout le problème des activités touristiques saisonnières. Dans le moment où sont heureusement envisagées sur le plan général des mesures qui auront de précieuses incidences sur les industries du tourisme et notamment de l'hôtellerie, il faut nécessairement prévoir des aménagements adaptés à la situation de l'hôtellerie saisonnière.

N'est-il pas avéré que si n'intervenaient pas le produit des casinos, celui de la vente des eaux minérales ou le mécénat de certaines municipalités, il n'y aurait plus en France aucun hôtel saisonnier de classe internationale ? Je dis bien, monsieur le ministre, aucun hôtel.

Les pouvoirs publics doivent prendre conscience de cette situation et convenir des mesures particulières qui s'imposent. Celles-ci peuvent, entre autres, se manifester de deux manières. Premièrement, en aidant à l'étalement des saisons ; deuxièmement, en allégeant les charges financières, fiscales et parafiscales des exploitations saisonnières.

L'étalement des saisons se doit d'être sollicité par l'aménagement des vacances scolaires, vacances d'été surtout. Il faut prévoir celles-ci d'une durée de douze semaines. Je crois que les onze semaines actuellement accordées par le ministère de l'éducation nationale pourraient, avec l'assentiment de celui-ci, se transformer effectivement en douze semaines. Dans ce cas, il y aurait lieu de situer celles-ci de façon à permettre des séjours balnéaires, climatiques ou thermaux d'une durée normale, c'est-à-dire de trois semaines, du mois de juillet au moins de septembre inclus. Nous estimons que des vacances données du premier samedi de juillet au dernier lundi de septembre répondraient à ce souhait.

En ce qui concerne l'allégement des charges sur le plan financier et fiscal, il serait opportun d'accorder aux saisonniers titulaires de la patente correspondante un taux de remboursement des taxes supportées par les investissements plus élevé que celui accordé aux permanents.

Quant à la parafiscalité, j'indique que dans le cas où ce fameux déplafonnement des charges des allocations familiales et de sécurité sociale serait décidé, alors il conviendrait de procéder d'urgence à l'aménagement de terrains de camping, ou de camps de vacances car les charges nouvelles découlant d'une mesure aussi anti-sociale qu'anti-économique seraient telles qu'aucun hôtel digne de ce nom ne pourrait prétendre poursuivre une exploitation normale.

Si l'on peut faire peut-être du tourisme sans hôtellerie, c'est une solution ; mais alors il ne faut pas se faire trop d'illusions sur la place qu'occupera notre pays en un domaine où il a cependant un rôle si important à jouer.

Quelques mots pour terminer sur un point sur lequel MM. Ebrard et Laurin ont très justement mis l'accent : la situation administrative et financière des stations. Celles-ci sont placées dans tous les cas devant des problèmes et des exigences exorbitantes de leurs possibilités. Il faut en convenir et décider des mesures leur permettant de jouer leur rôle.

Le tourisme est un tout. Son action ne sera valable que pour autant qu'avec la compréhension agissante des pouvoirs publics les activités qui y participent et les collectivités intéressées pourront concrétiser et poursuivre leurs efforts.

Pour répondre à la remarque si pertinente de M. le rapporteur spécial, convenons de ce qui doit être fait pour que la France tire le maximum de ses possibilités touristiques. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Peytel.

M. Michel Peytel. Mes chers collègues, j'avais l'intention d'intervenir à propos de l'équipement routier et des taxes sur les carburants. Mais, étant donné que j'ai certaines choses désagréables à dire à l'égard de la politique, dans ces domaines, du ministère des finances et que celles-ci ne s'adressent pas à M. le ministre des travaux publics et des transports, je reporte mon intervention à la discussion des comptes spéciaux du Trésor, à l'occasion du débat relatif au fonds d'investissement routier.

Je me bornerai donc à présenter deux brèves observations qui, elles, relèvent directement du département des travaux publics

Le premier problème sur lequel je désire attirer l'attention de M. le ministre est celui de la durée de la période préparatoire aux travaux routiers.

Il ne suffit pas de prévoir des programmes et de dégager des crédits, encore faut-il que ces programmes soient réalisés dans des délais raisonnables et que les crédits soient dépensés en temps utile. Or, le plus souvent, l'exécution des travaux est retardée pour des raisons de préparation, ce qui est tout à fait anormal. Je me suis laissé dire que, par exemple, il fallait compter près de quatre années de préparation avant de pouvoir entreprendre les travaux de l'autoroute Vienne-Valence. Je ne sais si ce chiffre est exact, mais il est certainement dans l'ordre de grandeur des durées antérieurement nécessaires, comme par exemple celle de la préparation des travaux de l'autoroute Sud. Les travaux préparatoires ont pris presque sept années alors que la réalisation elle-même n'a duré que deux ans environ. C'est là une situation tout à fait anormale et nous sommes nombreux à souhaiter que le ministre des travaux publics y remédie.

Je sais bien que se pose à ce moment-là un autre problème auquel a trait justement ma deuxième observation, celui des expropriations.

On a reparlé récemment de ces questions d'expropriation. Il faut bien reconnaître que notre législation en la matière n'est plus du tout adaptée aux besoins actuels, et cela dans deux domaines particuliers.

Tout d'abord, trop souvent en matière d'expropriation, les expropriés sont pratiquement spoliés — il faut l'avouer — du fait des méthodes qui sont employées.

M. Eugène-Claudius Petit. Mais non, ils sont enrichis !

M. Michel Peytel. Mon cher collègue, vous avez peut-être une optique différente de la mienne. Mais venez voir dans nos banlieues comment sont expropriés les gens pour la construction des autoroutes et vous pourrez peut-être ensuite vous faire une opinion !

M. Eugène-Claudius Petit. La plupart du temps ils sont enrichis !

M. Michel Peytel. Je constate que les expropriations sont faites bien souvent sur des bases qui ne correspondent pas à la réalité. La seule réalité qui compte, par exemple, pour une personne propriétaire d'un petit terrain et d'un pavillon où elle habite — bien souvent fruit de toute une vie d'économie et de labeur — n'est-ce pas, une fois expropriée, de pouvoir reconstituer son bien ailleurs ? En fait l'indemnité qu'elle perçoit est toujours inférieure au prix de rachat d'un terrain et d'un pavillon identiques, et cela, sur le plan humain et social, est inadmissible.

Mais un deuxième problème se pose aussi, c'est celui de la durée des formalités d'expropriation. Très souvent, qu'il s'agisse

d'ailleurs de routes ou d'autres équipements, des réserves de terrain sont faites et maintenues quelquefois pendant 5, 6 ou 7 ans, sans être pour autant suivies d'effet. Pendant ce temps, les personnes touchées par ces réserves ne peuvent ni mobiliser leur bien, ni obtenir un permis de construire en vue d'un agrandissement, d'une surélévation, d'une amélioration quelconque, encore moins vendre. Il semblerait logique qu'elles aient au moins la possibilité de se retourner vers l'autorité qui est responsable de cette situation en lui demandant d'acheter le bien en question. Mais à ce moment-là l'intéressé s'entend répondre qu'il est impossible de procéder à cette acquisition, faute de moyens. Une telle situation est inadmissible.

M. Georges Coudray. Que proposez-vous ?

M. Michel Peytel. Mon cher collègue, vous savez que j'essaie toujours d'apporter dans les débats dans lesquels j'interviens des solutions constructives. Je sais très bien que ce problème est particulièrement difficile, je ne le nie pas, mais il est un fait que la législation relative aux expropriations n'est plus adaptée aux besoins actuels.

En fait l'application de la législation actuelle sur les expropriations constitue un frein et un ralentissement beaucoup plus qu'elle ne permet la réalisation effective et rapide des opérations projetées.

C'est pourquoi je souhaiterais que M. le ministre voulût bien se pencher tout particulièrement sur ce problème, l'étudier sous la forme qu'il désirera, de manière à pouvoir nous proposer dans un laps de temps raisonnable une modification à l'actuelle législation dans ce domaine.

Telles sont les observations que je voulais présenter à l'occasion de la discussion de ce budget.

Croyez-moi, monsieur le ministre et vous aussi, mes chers collègues, quand on rencontre — j'ai le cas en ce moment dans ma circonscription — de braves gens, surtout des propriétaires de petits biens, qui se trouvent dans une telle situation, il faut bien convenir que leur sort n'est pas enviable. Et cette situation peut devenir tragique quand il s'agit de personnes âgées — ce qui est dans nos banlieues le cas le plus fréquent — qui, après une vie de dur labeur ont pu acquérir leur petit pavillon. On ne sait plus quel conseil leur donner pour résoudre leur problème. Cela est anormal.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, une fois encore, de vous efforcer de régler ce problème et de nous proposer les solutions qui permettront de corriger les erreurs de la législation ancienne. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Nungesser.

M. Roland Nungesser. Monsieur le ministre, mon intervention ne concerne, heureusement, que quelques-uns des multiples aspects de votre compétence ministérielle. Le premier a trait aux voies navigables et plus particulièrement à la lutte contre les inondations, le second au problème des transports dans la région parisienne, le troisième à un domaine du tourisme dont le rôle va croissant, celui du tourisme nautique.

Tout d'abord, je parlerai de la lutte contre les inondations et particulièrement du barrage réservoir « Marne ».

La régulation du système fluvial séquanais est indispensable pour atteindre deux objectifs essentiels, d'une part la nécessité d'atténuer les menaces de crues qui continuent à peser sensiblement dans la même mesure qu'en 1910 sur les villes et les campagnes du bassin parisien, d'autre part — et cet objectif paraît non moins urgent à réaliser — le maintien d'un régime à peu près normal de la Seine et de ses affluents pendant les périodes sèches.

Il suffit de rappeler, par exemple, qu'en 1960 les eaux de la Seine, vers les mois d'août et de septembre, furent réduites à un débit tel que la proportion des matières solides en suspension ne laissait plus aux poissons le minimum d'oxygène nécessaire à leur survie. C'est par tonnes que ces poissons, après avoir redescendu le fleuve sur le ventre, s'accumulaient dans les écluses ou au pied des barrages. A cette époque, plus que jamais, la Seine faisait vraiment figure d'égout à ciel ouvert, ce qui est une véritable honte pour ce que l'on a appelé « la plus belle voie de Paris ».

Sans doute, des mesures spéciales ont été envisagées en vue de remédier à cette pollution incroyable des eaux de la Seine, mais il n'en reste pas moins que la régulation de son cours par l'intervention des barrages-réservoirs serait de nature à pallier une situation aussi catastrophique.

Votre ministère a sans doute obtenu, dans ce domaine un résultat déjà très appréciable, puisque le barrage-réservoir de la Seine semble devoir entrer, dès le début de 1962, dans la voie des réalisations. Déjà, les acquisitions de terrains sont faites pour un tiers des surfaces à exproprier et des travaux préparatoires sont entamés. Déjà, les projets d'exécution des ouvrages les plus importants sont mis au point et l'achèvement de l'opération peut être légitimement prévu pour 1965.

C'est là un résultat très appréciable si l'on songe que ses conséquences, pour les deux périodes critiques, seront d'une part, d'écrêter les crues de la Seine, au point de les abaisser de 0 mètre 40 environ pour les plus grandes dans Paris et, d'autre part, d'augmenter en période de basses eaux le débit moyen de la Seine de 20 mètres cubes-seconde environ. Mais nous sommes bien loin du compte et il était apparu dès l'origine que l'efficacité d'une politique de barrages-réservoirs dans le système séquanais résulterait de la mise en service simultanée du barrage « Seine » et du barrage « Marne ».

L'importance de celui-ci est d'autant plus grande que ses caractéristiques sont supérieures à celles du barrage sur la Seine. En effet, sa capacité est de 350 millions de mètres cubes, au lieu de 200 millions pour la Seine et ses effets seraient de diminuer le niveau des grandes crues de 0,75 mètre. De même, en sens inverse, il permettrait d'augmenter le débit moyen de la Seine de 35 mètres cubes par seconde environ en période d'étiage.

Ainsi donc les résultats que l'on peut en attendre correspondraient à peu près au double de ceux du barrage « Seine ». Or, son coût total serait sensiblement inférieur au double du premier, puisqu'il est estimé à 120 millions de nouveaux francs, soit seulement un peu plus de 10 p. 100.

Or si le premier barrage entre maintenant dans la voie des réalisations, le second semble au contraire souffrir de retards successifs. En effet, bien qu'il ait été pris en considération par votre ministère dès le 24 juillet 1953 et que le département de la Seine ait voté des crédits depuis 1955, ceux-ci restent inutilisés et l'on est à attendre maintenant confirmation de la précédente décision pour l'implantation définitive.

Sans doute des problèmes graves se posaient qui résultaient de la submersion de trois villages, mais il apparaît qu'après des études minutieuses et prolongées, l'accord des techniciens s'est fait en confirmation du premier projet.

La commission paritaire interdépartementale, constituée entre le département de la Seine et celui de la Marne, devrait aboutir rapidement à la mise au point des conditions générales de réalisation de cette opération. Il importe donc que la décision gouvernementale intervienne rapidement, ce qui permettrait d'engager, dès 1962, une partie des crédits ouverts au titre des travaux de défense contre les eaux, pour la construction de ce barrage « Marne », que les populations soumises, chaque année, aux caprices du fleuve et de ses rivières affluentes, attendent avec impatience.

Mon propos est maintenant d'attirer votre attention sur le problème des moyens de transport collectifs entre la banlieue et Paris.

On ne cesse à ce sujet d'insister sur le déficit permanent du trafic de la S. N. C. F. sur ses lignes de banlieue ; on ne cesse de répéter qu'une grande partie du déficit de la R. A. T. P. résulte de l'exploitation de certaines lignes d'autobus de banlieue ; on ne cesse de parler des embouteillages dans Paris, des difficultés de stationnement et le projet de loi de finances en est même arrivé à admettre qu'une situation de fait que tout le monde déplore pouvait donner lieu à la mise en recouvrement d'impôts nouveaux.

Or, à tous ces problèmes, il existe non pas une solution miracle mais une solution qui atténuerait simultanément la portée de chacun d'eux. Si les lignes de banlieue de la S. N. C. F. sont en déficit, c'est parce que, lorsqu'elles ne sont pas électrifiées, la cadence des trains est insuffisante, que, partant, le trafic manque de souplesse, que le trajet est trop long et que, finalement, la clientèle se réduit au point d'exclure la rentabilité d'un tel trafic.

Si les lignes d'autobus de la R. A. T. P. vers la banlieue sont souvent déficitaires, c'est parce que le trajet pour atteindre le terminus du métropolitain est toujours le même depuis cinquante ans car ce terminus ne s'est pas rapproché ; c'est parce que la densité de la circulation est telle que la durée du parcours s'en trouve sensiblement allongée ; c'est parce que, d'une façon générale, les conditions de fonctionnement de l'ensemble autobus-métropolitain n'ont pas évolué depuis de longues années et ne sont plus adaptées ni au rythme de la vie actuelle, ni au développement extraordinaire de la population de la banlieue parisienne.

Si trop de voitures-ventouses, comme les ont appelées les spécialistes de la circulation, stationnent dans Paris, si trop de voitures privées ne sont souvent occupées que par une seule personne, c'est parce que nombre de banlieusards acceptent de risquer la contravention, de s'accommoder des risques de la zone bleue, de se lancer le matin dans une compétition aventureuse en vue d'atteindre le centre de Paris, de s'incorporer le soir aux longues et lentes cohortes qui s'efforcent de gagner les portes de la capitale. Et s'ils acceptent tous ces inconvénients, c'est parce que ceux-ci sont souvent, à leurs yeux, moindres que ceux qui résultent de l'utilisation des moyens de transport collectifs.

M. Claude Roux. Ils ont tort.

M. Roland Nungesser. Attendre l'autobus dans le froid ou sous la pluie l'hiver, ou en plein soleil l'été, traîner pendant une demi-heure à bord d'un autobus qui s'achemine lentement vers la première station de métropolitain, faire la queue pour atteindre enfin la rame du métropolitain, et finalement mettre un heure ou une heure et demie pour parcourir les quelques kilomètres qui séparent son domicile de son bureau ou de son usine, incite le banieusard à recourir à sa voiture dès que ses moyens lui ont permis de l'acquérir.

C'est en s'attaquant résolument à ce problème des moyens de transport dans la région parisienne que l'on résoudra en grande partie celui du stationnement et de la circulation au cœur même de Paris. Il faut s'attaquer à la cause et non à l'effet. Sans doute, les investissements nécessaires au prolongement d'une ligne de métropolitain d'une ou de deux stations vers la banlieue parisienne apparaissent considérables. Sans doute l'électrification d'une ligne de banlieue de la S. N. C. F. pose-t-elle des problèmes d'équipement qui méritent réflexion.

Mais songe-t-on au prix des hésitations qui, depuis des dizaines d'années, ont empêché toute réalisation d'envergure ? Songe-t-on à ce que coûte, en matériel, en personnel et en carburant, l'exploitation de ces autobus qui forment spontanément entre eux de véritables trains, s'acheminant vers Paris le matin et repartant vers la banlieue le soir, le capot de l'un contre la plate-forme de l'autre ? Que coûtent les travaux d'investissement réalisés dans Paris pour agrandir ou créer une voie, pour aménager un parking, lorsqu'on sait quel est à Paris le prix du mètre carré de terrain ou le montant de l'indemnisation du moindre fonds de commerce exproprié ?

On ne résoudra le problème que lorsque l'on se sera décidé à réaliser de grands travaux qui permettront aux banlieusards d'accéder au cœur de Paris dans des conditions convenables, par des moyens de transport collectifs semblables à ceux dont se sont dotées toutes les grandes capitales du monde.

Vous avez — et je vous en félicite très vivement, monsieur le ministre — manifesté votre intention de vous lancer audacieusement vers un tel objectif qui constitue en vérité la voie la plus rationnelle et la plus économique.

Demain, le district viendra sans doute faciliter administrativement et financièrement la réalisation de ces projets. Mais votre mérite aura été d'ouvrir la voie.

Vous avez ainsi prévu dans votre budget pour 1962 les premiers crédits pour l'électrification de la ligne de la Bastille. Quant à moi qui suis né dans une ville, desservie, si l'on peut dire, par une ligne aussi anachronique, je puis témoigner que j'ai entendu parler de ce projet depuis ma plus tendre enfance et mes grands parents eux-mêmes attendaient sa mise en chantier depuis la fin de la guerre de 1914.

Ce projet finissait par apparaître aux yeux des habitants de la banlieue-Est presqu'aussi lointain que le premier voyage interplanétaire. Et pourtant celui-ci a eu lieu avant ce modeste aménagement ferroviaire de la banlieue parisienne !

Votre mérite, ainsi que celui de la direction générale de la R. A. T. P., aura été non seulement d'entreprendre la réalisation de ce vieux projet, mais surtout d'y adjoindre aussitôt une initiative fort heureuse, en l'occurrence le raccordement à cette ligne de la Bastille d'une section de la ligne S. N. C. F. de l'Est, Paris-Tournan.

Lorsque cet ensemble sera réalisé, alors, les populations, en plein développement démographique, de cette région disposeront enfin des moyens de transport collectifs qu'elles ont tant attendus.

M. Claude Roux. En quelle année !

M. Roland Nungesser. Le troisième point de mon intervention concerne le tourisme, en particulier le tourisme nautique. Sur ce point aussi, il convient de rendre hommage à la perspicacité du ministre du tourisme.

Vous aviez dès l'an dernier, avec le concours de M. le commissaire général au tourisme, pris l'initiative de demander une dotation budgétaire pour les travaux d'équipement des ports de plaisance.

Aux yeux de certaines administrations, vous avez pu paraître un précurseur audacieux. En fait, vous aviez su prendre conscience d'un phénomène social nouveau dans notre pays : l'attrait de l'homme moderne pour le bateau.

Aujourd'hui, d'après certaines évaluations statistiques, plus de 100.000 bateaux de plaisance sont utilisés en France. 100.000 bateaux de plaisance, cela suppose 300.000 ou 400.000 pratiquants.

Au cours de l'année 1959, selon les évaluations de la chambre syndicale des industries nautiques, 11.000 bateaux auraient été construits se répartissant ainsi : 5.000 voiliers, 2.500 bateaux à moteur, plus de 1.500 bateaux pneumatiques et 2.000 embarcations à avirons.

Or le plus extraordinaire est que l'on estime à environ 40 p. 100 l'augmentation des fabrications en 1960 par rapport à celles de 1959.

Devant une telle extension, l'insuffisance des ports de plaisance apparaît cruellement tout le long de nos côtes et de plus en plus même sur le cours de nos fleuves et de nos rivières.

Les fédérations sportives de l'eau, les associations touristiques — notamment le Touring-Club de France et le Yacht-Club de France — la chambre syndicale des industries nautiques, n'ont pas cessé de réclamer la mise au point d'une politique en faveur de l'infrastructure de la navigation de plaisance.

D'année en année s'accroît le nombre des élus qui, soit au sein de cette Assemblée, soit dans les conseils généraux, soit parmi les maires, réclament des facilités pour la création ou l'extension de ports de plaisance. Nombre d'entre eux sont prêts à associer très largement les collectivités qu'ils représentent à l'effort national qui doit être entrepris. Cet effort est d'autant plus nécessaire que la nature a particulièrement favorisé la France en la dotant de 3.500 kilomètres de côtes aux aspects les plus variés, et d'un réseau navigable particulièrement harmonieux aux ressources multiples, en lui offrant de magnifiques lacs naturels, auxquels s'ajoutent maintenant les lacs artificiels qui se multiplient d'année en année.

Enfin, le « bateau » constitue de plus en plus un patrimoine hôtelier ; le nombre des adolescents qui passent leurs vacances en groupes, des jeunes couples qui partent avec leurs enfants, à bord d'un bateau, s'accroît chaque année. L'amélioration des conditions de construction des bateaux, l'apparition de techniques nouvelles, la possibilité d'ouvrir des séries de plus en plus grandes, facilitent la démocratisation du tourisme et des sports nautiques.

Aussi, cette progression extraordinaire rend-elle de plus en plus illusoire l'effet des crédits qui sont ouverts par les pouvoirs publics. Vous avez obtenu l'octroi de prêts du F. D. E. S. pour cet équipement ; les collectivités locales sont prêtes à accomplir les efforts nécessaires, mais les subventions grâce auxquelles toutes ces méthodes de financement peuvent devenir effectives sont notoirement insuffisantes.

Il eût fallu, pour continuer les opérations entreprises en 1961, notamment à la Trinité-sur-Mer, et pour commencer les opérations nouvelles demandées pour 1962, plus de 300 millions de nouveaux francs. Or le commissaire général au tourisme et vous-même, monsieur le ministre, vous ne disposez pour ces réalisations que de 120 millions de nouveaux francs. A ce rythme, notre retard sera tel que les touristes étrangers se détourneront de nos côtes et que nous perdrons une part substantielle des devises que nous pourrions en attendre. Nous compliquerons la pratique du tourisme et des sports nautiques à un point tel que nous pourrons redouter la multiplication des accidents que nous avons déjà eu à regretter ces dernières années.

Il est urgent de faire face à tous ces problèmes car, si le développement du bateau est un phénomène récent en France, il se place sur un tout autre plan dans certains pays. Ainsi, les U. S. A. comptent 13 bateaux pour 100 voitures alors qu'en France il n'y a que 2 bateaux pour 100 voitures. On ne peut méconnaître ce phénomène qui pousse l'homme moderne, accablé par la vie trépidante qui lui est imposée, à rechercher la détente vers la mer ou vers le fleuve, sur lesquels il trouve encore le contact paisible avec la nature.

Vous avez, monsieur le ministre, et à côté de vous, monsieur le commissaire au tourisme, parfaitement compris le problème.

Mais il s'agit d'une question qui se pose maintenant à l'échelon gouvernemental. Il faut que les pouvoirs publics sachent utiliser toutes les possibilités que la nature a données à la France pour faire de celle-ci un grand pays de tourisme et de sports nautiques. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Blin.

M. Maurice Blin. Je voudrais, mes chers collègues, m'associer aux excellentes interventions de mes collègues Mondon, Pflimlin et Leenhardt et les compléter très brièvement.

Il est une évidence dont nous sommes maintenant convaincus, c'est que l'aménagement des voies navigables dessine l'aménagement de la France, mais aussi qu'il préfigure l'aménagement de l'Europe. La question qui nous est posée est donc de savoir si l'aménagement de l'Europe passera ou non par la France.

Tout à l'heure, il vous a été parlé de la nécessité historique de réaliser la canalisation de la Moselle au Rhin et d'assurer le transit des matières premières européennes à travers l'axe Nord-Sud. Or, il est impossible de dissocier de ces deux branches de l'Y la troisième branche également indispensable à l'équilibre de l'Europe de l'Ouest, c'est-à-dire la canalisation de la Meuse.

La Meuse est le seul fleuve français mais aussi européen non canalisé au gabarit de 1.350 tonnes. La Belgique a, en dépit des difficultés économiques qu'elle traverse, canalisé son fleuve jusqu'à la frontière française au gabarit de 1.350 tonnes.

La commission des transports du Marché commun a, le 20 juin 1961, expressément recommandé à l'Europe des Six et, bien sûr, plus particulièrement à la France, la canalisation de la Meuse française au gabarit de 1.350 tonnes.

Enfin, étant donné la lenteur connue et difficilement évitable de l'administration, les régions traversées par le fleuve ont pris à leurs frais l'étude technique du projet qui sera achevée dans le courant de l'année 1962.

Le problème est grave, car il s'agit simplement de savoir si l'expansion naturelle de la sidérurgie lorraine se fera en France ou hors de France.

Le triangle lourd charbon-acier Ruhr—Nord de la France—Lorraine est profondément déséquilibré au détriment de la France.

L'attraction exercée par les deux nations fortes — et fortes par leurs voies navigables — l'Allemagne et la Hollande sur le Nord-Est français risque de dépeupler et d'appauvrir leurs partenaires français et belge au lieu de les enrichir.

Le problème que nous évoquons, monsieur le ministre, est, bien sûr, celui de votre budget national, mais il est bien davantage celui de l'avenir de la France dans l'Europe économique de demain.

Cette Europe que nous avons voulue est en déséquilibre. Elle penche de plus en plus vers l'Est. D'une part, l'attirance exercée par la vallée du Rhin et la vallée de la Moselle en voie de canalisation risque, comme je viens de le dire, d'aspirer nos richesses hors du territoire national. D'autre part, la pénétration italienne qui va gagner le Sud de notre territoire s'exercera également au détriment de la Lorraine française.

Enfin, vous n'ignorez pas que l'Allemagne réalise présentement la grande voie transversale européenne qui, par la vallée du Main, réunira demain le Rhin au Danube. Le Rhin sera ainsi plus accessible de la mer Noire que de la Méditerranée.

Cette Europe déséquilibrée, cette France déséquilibrée, il convient de les remettre debout.

Ce n'est pas — et je me joins ici aux excellentes paroles de mon collègue Leenhardt — d'une compétition entre régions françaises qu'il s'agit ; c'est de savoir si la France prise dans son ensemble, Est et Ouest compris, supportera la compétition avec les autres nations européennes.

Cette compétition, seule la canalisation de la Meuse jointe à celle de la Moselle et du Rhône, nous permettra de la gagner. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Eugène-Claudius Petit, dernier orateur inscrit.

M. Eugène-Claudius Petit. Mon propos, monsieur le ministre, se limitera à quelques questions que je voudrais vous poser et, comme nous sommes en tout petit comité, j'espère qu'elles n'en seront que mieux entendues.

La première concerne précisément les voies sur les bords de la Seine. Il y a quelques années, je me suis inquiété, sans avoir reçu de réponse vraiment définitive ou très précise, qu'un bail de quinze années eût été accordé à une entreprise charbonnière, alors que les projets d'aménagement des bords de la Seine connaissaient un plein développement. J'étais étonné d'un tel manque de coordination. Nous pouvons aujourd'hui encore reposer cette question.

La deuxième question concerne l'aménagement de l'axe Nord-Sud. Voilà que, maintenant, on l'appelle l'Y. Demain, je ne sais pas comment on le nommera si l'on persiste à se référer à une lettre de l'alphabet. Je me contenterai de la première appellation et j'évoquerai l'aménagement de l'axe Nord-Sud ou voie Amsterdam—Marseille.

M. Regaudie a fort opportunément rappelé que l'aménagement d'un axe ou d'une région ou d'une grande voie ne devait pas se limiter à l'eau, mais prévoir également la route, le fer voire l'air.

Il y a très longtemps, un homme dont le nom fait toujours sourire les Français mais qui n'en a pas moins écrit des livres qu'ils devraient lire lorsqu'ils connaissent quelques instants d'insomnie, M. Le Corbusier, a défini excellemment dans un petit livre, *Les trois établissements humains*, ce que devait être cette voie d'eau et les conséquences des voies conjuguées : l'eau, le fer, la route et l'air pour une politique d'aménagement du territoire, une politique d'aménagement linéaire — et non pas d'aménagement autour de pôles d'attraction dont on veut essaimer la France — afin d'irradier la prospérité sur l'ensemble du territoire au lieu de la concentrer sur quelques points en risquant de transformer l'ensemble de nos régions en déserts multiples, aussi efficacement et aussi fatalement que l'accroissement démesuré de la région parisienne risquait de transformer en désert le reste de la France.

Dans l'aménagement de l'axe Nord-Sud, il y a donc, d'abord, ce qu'ont dit excellemment MM. Pflimlin et Leenhardt, mais il y a tout le reste, et je voudrais insister tout particulièrement sur un aspect de ce problème.

L'aménagement de l'axe Nord-Sud, s'il était seulement et en lui-même envisagé, risquerait de drainer sur lui la prospérité et l'activité humaine de toutes les régions environnantes. Cette voie ne servirait pas à irriguer le pays de la prospérité que l'on peut attendre d'un développement économique que la démographie française nous promet ; elle drainerait l'ensemble de la prospérité en appauvrissant toutes les régions traversées.

Il est donc indispensable que tout aménagement exécuté sur ce grand axe soit accompagné d'aménagements secondaires.

M. Edouard Alliot. Très bien !

M. Eugène-Claudius Petit. Lorsqu'un canal ne pourra pas pénétrer dans certaines régions, la route devra être largement conçue pour y apporter les compensations nécessaires.

M. René Schmitt. Très bien !

M. Eugène-Claudius Petit. Cela me permet d'enchaîner sur le troisième point de mes observations.

Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous puissiez faire distribuer à chaque parlementaire les deux cartes qui viennent d'être éditées.

La première, éditée par les soins du ministère de la construction, mais d'après les enquêtes effectuées par votre ministère, fait apparaître les routes de notre pays en épaisseur selon le trafic de la circulation. Elle est éminemment parlante et illustre pleinement ce que disait Napoléon, lorsqu'il préférait un court croquis à un long rapport.

La deuxième carte est précisément celle que vous avez sous les yeux. Elle est belle, elle est instructive. Mais, permettez-moi de vous dire, monsieur le ministre, qu'elle est beaucoup moins parlante, parce que les routes n'y sont plus réparties qu'en quelques catégories. Elle a été éditée par vos soins non plus d'après les chiffres de 1950, mais d'après ceux de 1960. J'ai dit qu'elle est fort instructive, mais la première carte apparaît tout à fait comme le réseau sanguin qui alimente le corps humain. On y voit apparaître les lignes de force et l'on se rend compte alors quelles priorités qui ont été déterminées pour l'élargissement des routes ne correspondent pas aux besoins inscrits « dans la nature des choses », pour reprendre un vocabulaire qu'il nous est aussi permis d'emprunter. (*Sourires.*)

Cette « nature des choses », monsieur le ministre, me permet de vous présenter une requête. Il est heureux que, par un comptage systématique, toutes les routes de France soient auscultées presque en permanence par les soins de vos services. Mais ce comptage n'est que quantitatif et ne fait entrer en

ligne de compte que le trafic touristique, et bien sûr tous les Français sont très soucieux du développement du tourisme et du confort qu'ils peuvent trouver au cours de leurs promenades.

Ce comptage ne fait pas apparaître le tonnage et il est nécessaire que ce dernier fasse l'objet d'enquêtes précises de vos services, car il ne s'agira plus alors d'élargir les routes selon les besoins des vacanciers, mais selon les besoins du travail quotidien. C'est d'abord de celui-là que vivent les Français, ensuite ils peuvent songer à se distraire.

Le quatrième point de mon intervention concerne le sujet abordé par M. Frédéric-Dupont. Notre collègue a beaucoup insisté sur la rentabilité de l'opération de la gare d'Orsay. Certes, il est intéressant de savoir que la S. N. C. F. — et indirectement l'Etat qui lui accorde une subvention de garantie — peut bénéficier, grâce à cette opération, de 4, 3 ou 2 milliards et demi.

Me permettrez-vous, monsieur le ministre, de vous dire que, dans ce paysage qui est sans doute l'un des plus prestigieux du monde et qui, pour la France, est certainement l'un des plus grands, il ne peut pas être question d'argent lorsqu'il s'agit de l'aménager.

Songez que nous sommes près de la place de la Concorde, que, tout près de là, la Seine déroule la magnificence des palais ajoutés par l'Histoire.

Il ne faut pas que des considérations mercantiles viennent empêcher qu'en cet endroit, non pas seulement n'importe quel bâtiment s'élève, mais surtout empêchent qu'un monument y soit élevé.

Monsieur le ministre, vous qui êtes responsable du tourisme mais, comme membre du Gouvernement, responsable aussi du visage de la France et qui, comme citoyen, êtes simplement responsable de la beauté d'une ville que nous léguerons à nos successeurs, je vous demande d'être très attentif à l'utilisation qui sera faite de ce site irremplaçable.

Personne ne pleurera la gare d'Orsay mais plaise au ciel que nous puissions édifier en cet endroit le monument que notre génération n'a pas su donner à la France parce qu'elle n'a jamais su faire appel au seul architecte capable de le lui donner. (*Applaudissements.*)

M. le président. Il n'y a plus d'orateur inscrit.

La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à seize heures, deuxième séance publique :

Scrutin, dans les salles voisines de la salle des séances, pour la nomination, par suite de vacance, du président de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944.

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436) (deuxième partie) (rapport n° 1445 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Travaux publics, transports et tourisme :

I. — Travaux publics et transports (suite) (annexe n° 26. — M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 1459 de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges).

Voies navigables et ports (annexe n° 28. — M. Denvers, rapporteur spécial ; avis n° 1459 de M. Dumortier, au nom de la commission de la production et des échanges).

Tourisme (annexe n° 27. — M. Guy Ebrard, rapporteur spécial ; avis n° 1459 de M. Laurin, au nom de la commission de la production et des échanges).

II. — Aviation civile et commerciale (annexe n° 29. — M. Anthonioz, rapporteur spécial ; avis n° 1459 de M. Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges).

Services du Premier ministre :

Section II. — Information (annexe n° 21. — M. Nungesser, rapporteur spécial ; avis n° 1486 de M. Boinvilliers, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite des discussions budgétaires inscrites à l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à treize heures vingt minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

(Le compte rendu intégral des 2e et 3e séances de ce jour sera distribué ultérieurement.)

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.

[illegible]

ORDRE DU JOUR

M. le président. [illegible] séance publique:

[illegible]

M. le président. Il n'y a plus d'orateurs inscrits.

La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

[illegible]

La séance est levée.

(La séance est levée à [illegible] minutes.)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
René Masson.

[illegible]

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1re Législature

1re SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

COMPTE RENDU INTEGRAL — 44e SEANCE

2e Séance du Mardi 7 Novembre 1961.

SOMMAIRE

1. — Election du président de la Haute Cour de justice. — Ouverture du scrutin (p. 3935).

2. — Souhaits de bienvenue à une délégation (p. 3936).

3. — Loi de finances pour 1962 (2e partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3936).

Art. 20 à 35 (*suite*).

Etats C et D (*suite*).

Travaux publics et transports (*suite*).

I. — Travaux publics et transports (*suite*).

MM. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports; Paul Reynaud, président de la commission des finances; Courant, Radius, Mondon, Frédéric-Dupont.

4. — Election du président de la Haute Cour de justice. — Proclamation du résultat du scrutin (p. 3943).

5. — Loi de finances pour 1962 (2e partie). — Reprise de la discussion d'un projet de loi (p. 3944).

Art. 20 à 35 (*suite*).

Etats C et D (*suite*).

Travaux publics et transports (*suite*).

I. — Travaux publics et transports (*suite*).

Etat C.

Titre III.

M. Comte-Offenbach.

Amendement n° 57 de la commission de la production et des échanges: MM. Laurin, rapporteur pour avis; Ebrard, rapporteur spécial pour le tourisme; Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports. — Retrait.

Adoption des crédits du titre III afférents aux travaux publics et aux transports.

Titre IV.

Amendement n° 107 de M. Catalifaud et plusieurs de ses collègues: M. Catalifaud.

Rappels au règlement: MM. Claudius Petit, Marc Jacquet, rapporteur général; Darchicourt, Comte-Offenbach, Catalifaud, Schmitt, le président.

L'amendement n° 107 est déclaré irrecevable.

Rejet des crédits du titre IV afférents aux travaux publics et aux transports.

Etat D.

Titre V.

MM. Schmitt, le ministre des travaux publics et des transports, Dreyfous-Ducas.

Adoption des crédits du titre V afférents aux travaux publics et aux transports.

Titre VI. — Adoption des crédits.

Art. 20 à 35 (*suite*).

Etats C et D (*suite*).

Travaux publics et transports (*suite*).

II. — Aviation civile et commerciale (*suite*).

MM. Anthonioz, rapporteur spécial; Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Davoust, Lecocq, Cermolacce.

Renvoi de la suite du débat.

6. — Ordre du jour (p. 3956).

PRESIDENCE DE M. JEAN MONTALAT,
vice-président.

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

ELECTION DU PRESIDENT DE LA HAUTE COUR DE JUSTICE

Ouverture du scrutin.

M. le président. L'ordre du jour appelle le scrutin, dans les salles voisines de la salle des séances, pour l'élection, par suite de vacance, du président de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944, modifiée.

Les candidatures ont été affichées le 6 novembre et publiées à la suite du compte rendu de la séance du même jour et au *Journal officiel* du 7 novembre.

Le scrutin est secret. La majorité absolue des suffrages est requise aux deux premiers tours de scrutin; au troisième tour, la majorité relative suffit et, en cas d'égalité des suffrages, le plus âgé est nommé.

Les bulletins devront être mis dans l'urne sous enveloppe.

Je prie MM. les secrétaires de bien vouloir désigner deux d'entre eux pour présider les bureaux de vote installés dans les salles voisines.

Il va être procédé au tirage au sort de quatre de nos collègues qui procéderont à l'émargement des listes de votants.

(*Il est procédé au tirage au sort des scrutateurs.*)

M. le président. Sont désignés :

MM. Juskiewenski, Jacson, Lauriol et Wagner.

Le scrutin va être annoncé dans le palais et sera ouvert dans cinq minutes.

Il sera clos à seize heures cinquante minutes.

Le dépouillement du scrutin aura lieu au quatrième bureau.

— 2 —

SOUHAITS DE BIENVENUE A UNE DELEGATION

M. le président. Avant d'aborder la suite de l'ordre du jour, je me permets de signaler à l'Assemblée la présence dans les tribunes de la délégation parlementaire d'Israël qui accomplit en France un voyage d'études et d'amitié. En votre nom à tous, j'adresse à nos amis d'Israël un message d'amitié et je leur souhaite la bienvenue. (*Applaudissements.*)

— 3 —

LOI DE FINANCES POUR 1962 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1962 (n°s 1436, 1445).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement et commissions, 17 heures 10 minutes ;

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 4 heures 20 minutes ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 40 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 1 heure 25 minutes ;

Groupe socialiste, 30 minutes ;

Groupe du regroupement national pour l'unité de la République, 2 heures 40 minutes ;

Le groupe de l'entente démocratique et les isolés ont épuisé leur temps de parole.

[*Article* 20 à 35 (suite).]

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a continué l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports.

Je rappelle les chiffres des états C et D :

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports.

ETAT C

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils. (Mesures nouvelles.)

« Titre III. — + 40.786.508 NF ;

« Titre IV. — + 23.416.039 NF. »

ETAT D

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils. (Mesures nouvelles.)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 328.600.000 NF ;

« Crédit de paiement, 86.052.000 NF. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 21.600.000 NF ;

« Crédit de paiement, 4.320.000 NF. »

La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, si je voulais, comme j'en serais tenté, répondre à toutes les questions du plus haut intérêt qui m'ont été posées pendant les sept heures et demie où nous avons entendu les rapporteurs et écouté les observations présentées par quarante et un parlementaires, j'encourrais évidemment les foudres et du président de séance et du président de la commission des finances, qui est présent à son banc pour rappeler tout le monde à la bonne règle.

Je sollicite donc l'indulgence des parlementaires qui estimeraient que je n'ai pas donné toutes précisions utiles sur des sujets pourtant très intéressants, et, dans la mesure où je commettrais quelque oubli, je m'engage volontiers auprès d'eux à compléter plus longuement par écrit les réponses que, nécessairement — et je demande qu'on m'en excuse — je ferai un peu schématiquement à la tribune.

A la fois pour rester dans les sujets que les rapporteurs, avec beaucoup de compétence, ont développés, tant à la tribune que dans leurs rapports imprimés, et pour répondre aux questions souvent un peu plus précises et d'intérêt plus régional qui m'ont été posées, je grouperai mes réponses sous quatre rubriques.

Je traiterai d'abord du problème des infrastructures en général, puis rapidement de la question de la réforme du ministère, qui a été soulevée par plusieurs parlementaires, et j'exposerai enfin la politique que nous avons poursuivie, sur le plan social, d'une part, sur le plan économique et administratif, de l'autre.

En ce qui concerne les infrastructures, la position du ministre « dépensier » est toujours délicate. Il serait tenté d'applaudir ceux qui le critiquent mais, ce faisant, il critiquerait ceux dont il est solidaire. C'est pourquoi il s'en garde bien. Il ne peut donc que répondre qu'il doit parfois, avec un certain désagrément, rejeter des crédits qui lui sont proposés en séance et qu'il souhaiterait voir à son budget.

Sans doute, M. le ministre des finances et des affaires économiques et M. le secrétaire d'Etat aux finances estimeraient avec moi, du point de vue de l'intérêt national, que les dotations devraient être plus importantes.

Je dois cependant souligner qu'en ce qui concerne l'entretien des routes nationales, les crédits qui s'élevaient à 18 milliards d'anciens francs il y a trois ans, atteignent, dans le projet de budget 1962, 27 milliards d'anciens francs. Si ce chiffre est encore inférieur à ce que j'avais énoncé il y a deux ans comme un chiffre optimum, il traduit malgré tout un accroissement de 50 p. 100, qu'il convient de souligner.

Les dotations d'entretien des voies navigables étaient de 4,8 milliards d'anciens francs en 1958. Elles seront de 6,3 milliards en 1962. Les crédits d'entretien destinés aux ports, qui étaient de 2,9 milliards s'élèveront à 3,8 milliards.

En matière d'équipement, si l'expression « axe Nord-Sud » que citait ce matin M. Claudius Petit, existait déjà en 1958, une liaison mer du Nord-Méditerranée n'occupait pas une grande place dans le budget. En réalité, la dotation pour l'équipement des voies navigables était de 5,8 milliards d'anciens francs en 1958. Or elle est portée en 1962 au chiffre — que je suis tout prêt à considérer encore comme insuffisant — de 14,1 milliards d'anciens francs.

Pour les ports de commerce — M. Courant et d'autres orateurs l'ont souligné, et en premier lieu les rapporteurs — la progression est moins forte, puisque la dotation a été portée de 9 milliards à 12,3 milliards d'anciens francs.

Ainsi, en matière d'infrastructure, les efforts accomplis — et je remercie les rapporteurs de l'avoir souligné — sont insuffisants. Malgré tout, qu'il s'agisse du gros entretien ou de l'équipement, les augmentations vont de 25 à 50 p. 100, davantage encore pour les crédits affectés aux routes. Cela est tout de même loin d'être négligeable et il convient de le souligner dès l'abord.

Je voudrais maintenant répondre rapidement aux questions qui m'ont été posées sur le plan routier.

Les rapporteurs, M. Catalifaud en particulier, ont insisté sur l'insuffisance des crédits d'entretien que, par augmentations successives de 2 milliards d'anciens francs, M. le ministre des finances, M. le secrétaire d'Etat aux finances et moi-même nous efforçons de porter au chiffre optimum de 30 milliards d'anciens francs.

M. Catalifaud s'est plaint — non sans raison apparente — que le crédit affecté au strict entretien, c'est-à-dire le crédit inscrit à l'un des articles du chapitre 35-21, n'augmente que de 5 p. 100, tandis que la dotation du chapitre augmente de 8,5 p. 100.

Il a raison. Qu'il me permette cependant de lui faire observer que la répartition entre articles correspond à une

nécessité comptable. Je ne perds pas de vue sa question. En définitive, l'augmentation des crédits d'entretien dans leur ensemble est de 8,5 p. 100, et le strict entretien en profitera presque autant que l'entretien exceptionnel.

Au sujet de la reconstruction des ponts détruits ou endommagés par faits de guerre, M. Dumortier a demandé — la question avait déjà été posée il y a plusieurs années — pourquoi les crédits utilisés pour cette reconstruction provenaient du fonds routier et non du budget de la reconstruction et des dommages de guerre.

En réalité, la décision est prise depuis longtemps et l'Etat a estimé qu'il fallait régler le problème dans son ensemble.

Si je comprends bien, d'ailleurs, la question posée par le distingué rapporteur pour avis et un certain nombre d'orateurs qui sont intervenus hier et ce matin, elle concerne beaucoup plus la dotation de la tranche départementale du fonds routier que le principe de la fusion des dépenses de reconstruction avec les dépenses d'équipement neuf des routes. Le problème est là, et le rapporteur avait deviné par avance quelle réponse le ministre des travaux publics, responsable seulement de la tranche nationale, lui ferait.

Je voudrais, par contre, sur ce plan routier et autoroutier, répondre à de nombreuses questions qui m'ont été posées par le rapporteur, ainsi que par M. Mariotte et par plusieurs autres de leurs collègues. Je tiens à préciser ce que nous avons fait et ce que nous avons l'intention de faire pour accélérer la construction des autoroutes.

Tout d'abord, nous avons accéléré sensiblement la définition des tracés et les déclarations d'utilité publique. Tant de chiffres ont été cités, que je dois rappeler ceux qui sont certains : 1.200 kilomètres de tracés seront déclarés d'utilité publique avant la fin de l'année et l'on pourra, par conséquent, engager très rapidement, sur tous les secteurs à la fois, les études de détail et les opérations foncières nécessaires en vue de la réalisation rapide du programme.

Pour gagner du temps, et comme l'a très bien dit M. Catalifaud et d'autres rapporteurs, nous nous sommes efforcés, en profitant du caractère linéaire des autoroutes, d'utiliser toutes les possibilités de normalisation. Nous avons fait étudier de nombreux projets d'ouvrages types. L'usage du calculateur électronique pour les travaux de terrassement et de ponts nous fera certainement gagner du temps.

Cela, je pense, rassurera ceux qui s'inquiétaient de savoir si le rythme, déjà insuffisant, à leur avis, de l'avancement des travaux pourrait être maintenu.

Mais nous avons deux importantes questions à traiter : celle des opérations foncières et celle du financement.

Pour accélérer les opérations foncières, un texte de loi va être prochainement soumis au Gouvernement d'abord, et au Parlement ensuite, qui, tout en confirmant les garanties que confère aux propriétaires l'expropriation pour cause d'utilité publique, permettra une prise de possession anticipée, avec indemnisation provisoire immédiate sur une base forfaitaire, ce qui facilitera aussi le remembrement rural, s'il y a lieu d'y procéder.

Quant à la question financière, je voudrais en quelques mots m'expliquer sur le problème des emprunts.

J'ai déclaré que la formule des emprunts garantis sur les ressources du fonds routier présentait peut-être quelque danger, voulant dire par là que si les ressources du fonds routier affectées aux autres routes étaient mobilisées pour la garantie d'emprunts, on mobiliserait, certes, des crédits importants immédiatement, mais on stériliserait ces ressources pour les années futures. Il y aurait là un danger réel.

On en a déduit parfois que j'étais adversaire des emprunts.

Je le suis d'autant moins que M. le secrétaire d'Etat aux finances et moi-même avons prévu la possibilité de recourir à un emprunt dès cette année 1961, pour accélérer certains travaux. Je pense à la section Vienne-Valence de l'autoroute Lyon-Marseille en particulier.

Pour l'année prochaine, nous envisageons plusieurs opérations, celle d'Auxerre-Avallon, notamment, pour lesquelles on pourra recourir à l'emprunt.

Selon les possibilités, techniques de ma part, financières de la part de mes collègues, ni eux ni moi ne sommes adversaires d'un recours à l'emprunt pour accélérer les travaux qui peuvent être réalisés plus rapidement, à condition, bien sûr, que l'emprunt ne trouble pas l'équilibre et les possibilités d'ensemble du marché.

Par conséquent, soyons nets : il n'est nullement question d'écarter l'emprunt et de recourir aux seuls crédits budgétaires. Vous êtes appelés à voter aujourd'hui des crédits budgétaires, mais nous sommes prêts à accepter, pour les années à venir, le recours à l'emprunt pour certaines opérations déterminées.

Naturellement, le programme a pu être contesté. M. Claudius Petit nous disait ce matin qu'il pensait que les enquêtes de circulation devraient ne pas se limiter à compter les véhicules, mais porter aussi sur les poids lourds sans distinction. Il a raison ; au demeurant, nous en tenons compte. Mais il a tort de penser que la circulation des véhicules légers soit uniquement celle des promeneurs. Elle a aussi une valeur économique indiscutable.

En fait, les lignes de force de notre plan directeur tiennent compte non seulement du trafic actuel, mais des courants de circulation nouveaux que nous espérons voir créer. Il s'agit uniquement — j'y reviendrai pour d'autres investissements — d'une question de mesure.

M. Peytel a posé une question sur les autoroutes voisines de Paris et les autoroutes de dégagement qui, effectivement, traversent des terrains frappés de servitudes plus nombreuses, ne serait-ce que par le fait des logements qui existent, que les autoroutes de liaison qui traversent la campagne.

Pour une autoroute normale, les travaux sont lancés environ dix-huit mois après la déclaration d'utilité publique. Les difficultés sont presque aussi nombreuses en ce qui concerne les autoroutes de dégagement. Nous poursuivons l'élaboration d'un texte qui, sans toucher à la législation sur l'expropriation, doit permettre d'accélérer la prise de possession des terrains. Ainsi pourrons-nous résoudre ce problème.

M. Alliot a insisté sur l'insuffisance des crédits dont bénéficie le département de l'Aisne. Cependant, il a remarqué lui-même qu'ils ont été augmentés de 20 p. 100 en deux ans. Des crédits spéciaux de réparation atteignant 630.000 nouveaux francs ont été alloués en 1961. C'est là un effort exceptionnel. M. Alliot souhaite que cet effort exceptionnel soit renouvelé le plus souvent possible. Je prends note de son désir.

M. Crucis a posé la question de l'autoroute Chartres-le Mans. Il s'est inquiété de savoir à quoi correspondait la superpriorité que, dans des déclarations faites à la presse, le Gouvernement lui aurait reconnue.

On peut craindre que nous entendions par là que l'exécution d'autres projets soit arrêtée. En fait, il ne s'agit que de ceci : l'autoroute le Mans-Chartres doit être exécutée selon le rang qui lui était assigné, mais un certain retard étant survenu ici par rapport à d'autres projets déjà prévus et déjà entrepris, un effort particulier est fait pour rattraper ce retard.

Un délai de deux ans est nécessaire pour les études et les opérations foncières. Ce que j'espère, c'est pouvoir avancer les travaux prévus. Si nous n'avions pas pris des mesures exceptionnelles il y a quelques mois, cela eût été tout à fait impossible.

M. Godonnèche a posé un certain nombre de problèmes touchant les départements montagnards souvent défavorisés. Il a signalé en particulier que, dans le département qu'il représente, le conseil général, en vue d'accélérer l'équipement des routes nationales, avait voté un crédit, sous forme de fonds de concours, égal à la participation prévue de l'Etat.

Je peux lui garantir que l'Etat tiendra l'engagement de verser sa participation. Il n'est pas question qu'il se dérobe. Je rassure donc M. Godonnèche et le conseiller général dont il nous parlait tout à l'heure en indiquant que d'autres départements avaient voté des participations de ce genre. Nous sommes reconnaissants au Puy-de-Dôme de l'effort qu'il a consenti. Nous en tenons compte dans la répartition des crédits budgétaires. De toute façon, je peux assurer que les travaux relatifs au pont de Parentignat seront inscrits de façon ferme au programme du fonds routier.

M. Delachenal s'est préoccupé du tunnel de l'Epine, sur l'autoroute Lyon-Chambéry. Le projet de tracé est en cours de mise au point. L'enquête d'utilité publique s'ouvrira au début de l'année prochaine. Les travaux de ce genre sont longtemps souhaités par les populations avant d'être entrepris. Mais M. Delachenal peut être rassuré : l'affaire suit son cours normal.

M. Regaudie a évoqué certaines des difficultés propres au Massif central et, comme M. Catalifaud l'avait fait avant lui, il a posé la question des autoroutes. Il m'a cherché querelle sur le fait que je lui avais répondu, l'an dernier, qu'il valait mieux réaliser plusieurs routes couvrant un parcours plus long pour aller de la Rochelle ou de Bordeaux à Genève plutôt que de construire une seule autoroute. Je le crois encore après avoir, ce matin, consulté le tracé des routes qui sillonnent le Massif central. Mais je prends acte du désir de M. Regaudie de voir améliorer la traversée essentielle, qui est difficile.

M. Roux a traité, dans une intervention aimable, le problème des routes secondaires. Il nous a dit à ce propos qu'il ne

savait plus s'il fallait se réjouir qu'elles lui fussent « réservées » ou souhaiter qu'elles fussent mieux utilisées par les véhicules qui encombrent quel que peu les routes nationales.

Je peux lui dire que sur la route nationale n° 86, celle qui passe sur la rive droite du Rhône, on compte mille véhicules par jour ; la densité de circulation y est égale à 40 p. 100 de celle que l'on enregistre sur la rive gauche. Je l'assure que, eu égard au tracé, au profil et à la longueur des routes, il est déjà fait un large usage des routes secondaires. Peut-être est-il possible de faire mieux ici, mais il ne faut pas croire à la possibilité de dégagements exceptionnellement importants en ce domaine.

M. Rousseau a évoqué la question de l'élargissement du pont de la Cité, à Périgueux. Ce projet sera inscrit au troisième programme du fonds d'investissement routier. De même, des crédits importants sont prévus pour l'élargissement de la route nationale n° 89.

Monsieur le président de la commission des finances, j'aurais dû, dans mes réponses, vous donner la priorité, ceci au moins pour deux raisons. D'abord, parce que c'était vous qui me posiez une question : celle des garde-fous du pont de Saint-Cloud ; ensuite parce que — comme vous l'avez marqué hier avec courtoisie, mais aussi avec fermeté — cette question qui tient à cœur au touriste et à l'amateur d'art que vous êtes est une question posée depuis longtemps.

Je dois vous rappeler, monsieur le président, que le pont de Saint-Cloud, que vous avez jugé hier fort sévèrement, n'est pas un pont ordinaire ; c'est une création artistique, du moins quant à son « habillage ». On peut le juger avec sympathie ou non. Celui qui l'a réalisé porte un nom connu. Doit-on blâmer les ingénieurs des ponts et chaussées d'avoir voulu bien faire et s'assurer le concours d'un artiste ? A partir de ce moment, ils s'exposaient à la critique d'avoir échoué.

Lorsque M. Raymond Subes a conçu l'habillage du pont de Saint-Cloud il a cherché à faire en sorte que cette œuvre fût regardée avec satisfaction aussi bien par ceux qui empruntent le fleuve que par ceux qui en longent ses bords. Il a méconnu — peut-être — le sentiment de ceux qui passent sur le pont.

Il faut reconnaître d'ailleurs — mon collègue chargé de la tutelle de l'industrie automobile ne verra aucune malice dans mon propos — qu'il fut un temps où l'on voyait circuler au-dessus des garde-fous des ponts de l'intérieur des voitures automobiles à « style vertical ». Mais aujourd'hui — ce n'est pas une critique — où la mode des voitures est au style surbaissé, il n'est plus possible de voir au-dessus des garde-fous de nombreux ponts.

La question que vous m'avez posée, monsieur le président, revient donc à ceci : est-ce que pour l'amour d'un paysage — très beau, vous avez raison de le dire — et dans l'intérêt des touristes qui passent sur le pont de Saint-Cloud, il faut dépenser cinquante millions ?

Vous m'avez si souvent entretenu de ce problème, monsieur le président, qu'à votre demande je vais prendre contact avec la commission des sites. J'examinerai avec elle si, sur le plan de l'esthétique du pont et des sites, on peut tenir compte de votre demande. Dans l'affirmative, je m'inclinerai avec bonne grâce.

M. Paul Reynaud, *président de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.* Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des finances, avec l'autorisation de M. le ministre des travaux publics.

M. le président de la commission des finances. Je me réjouis de l'heureuse issue d'une longue lutte, car j'imagine que la commission des sites qui a la charge de défendre les paysages de France s'apercevra, un peu tard il est vrai, de l'erreur commise.

J'aimerais aussi vous entendre dire, monsieur le ministre, et sans doute l'Assemblée avec moi, que cette erreur ne se renouvellera plus car elle est très générale depuis la Rance en Bretagne jusqu'à la Durance en Provence en passant par la Loire. Sur presque tous les ponts vous pourriez inscrire : il est défendu aux touristes — ou simplement aux Français qui aiment et admirent les paysages de leur pays — de regarder ce que j'appelais hier l'âme du paysage.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je pensais, monsieur le président, l'avoir dit l'an dernier, mais peut-être me suis-je mal fait comprendre : des instructions ont été données pour qu'à l'avenir compte soit tenu de votre légitime préoccupation.

M. Christian Bonnet a posé une question délicate et d'un intérêt certain concernant les zones d'action rurale en Bretagne. Il demande quels investissements sont envisagés ici à titre prioritaire.

La désignation du département du Morbihan comme zone d'action rurale a été connue avant que ne soit arrêtée la dotation du fonds routier. Compte a été tenu de ce fait dans l'établissement du troisième programme routier.

Les travaux relatifs à la route nationale n° 168, en particulier, ont été inscrits au programme du fonds routier. Cela dit, je souligne que la question des zones d'action rurale, ainsi qu'on a pu le constater au cours de nombreuses réunions qui groupaient les représentants des services compétents, concerne davantage le génie rural, l'éducation nationale et les services de l'électrification.

Votre grand désir, mesdames, messieurs, est incontestablement de voir accélérer la réalisation du programme autoroutier et améliorer l'entretien des routes. Tous, MM. les rapporteurs en particulier, vous pensez avec raison qu'il faut assurer un entretien suffisant de cette partie de notre patrimoine afin d'éviter plus tard des investissements considérables. J'entends cet appel qui honore le Parlement.

En matière de ports maritimes, il est exact que la présentation financière peut surprendre cette année. Je rappellerai qu'en 1961, en vue d'accélérer l'application de la loi de programme, nous avons obtenu dans le collectif l'inscription d'un certain volume de crédits qui devaient figurer au budget de 1962. C'est pourquoi on me reproche que les crédits actuellement prévus au budget de 1962 soient inférieurs à ceux qui figurent au budget de 1961 majorés du montant de ceux qui figuraient au collectif.

Ce raisonnement est exact ; mais je me trouverais dans la situation inverse si le présent budget ne comportait que le crédit de 119 millions de nouveaux francs inscrit l'an dernier et si aucun crédit n'avait figuré au collectif.

En fait, selon les chiffres prévus au IVe plan et sur lesquels nous reviendrons au cours de la discussion, il existe ici une progression régulière. Il me serait agréable de donner satisfaction à MM. les rapporteurs et aux divers orateurs qui sont intervenus sur cette question, mais je ne peux laisser dire que nous avons de gaieté de cœur accepté une réduction. Je le répète, l'accélération de l'an dernier a été assurée grâce à un transfert sur l'exercice 1961 d'une petite partie des crédits prévus au plan au titre de 1962.

Cela dit, la dotation budgétaire de 1962 accuse un certain retard sur le IIIe plan. Nous discutons actuellement — le problème sera évoqué au moment de la présentation du IVe plan — de la progression des crédits accordés, de façon que les dotations prévues pour les quatre années à venir correspondent aux besoins que vous avez tous soulignés.

M. Courant a indiqué que les crédits prévus pour le port du Havre ne représentaient cette année que 8 p. 100 de la dotation globale. Sur ce point, la situation est la même que celle que je viens d'indiquer.

Le budget de 1962 comprend, d'une part les crédits relatifs à l'achèvement des travaux prévus par la loi de programme, d'autre part une partie des crédits nouveaux. Le port du Havre reçoit 25 p. 100 de la part concernant la loi de programme.

Comme je l'ai dit ce matin, afin de maintenir l'espoir et de permettre le développement du port selon le désir de tous, nous avons accepté le transfert interne qui a été proposé. M. Courant peut donc être rassuré sur ce point précis, en attendant que nous examinions à fond le programme de développement futur qu'il nous a exposé.

Plusieurs orateurs sont intervenus sur le régime même des ports. Je soulignerai à ce sujet deux points importants.

En premier lieu, il est vrai que dans les ports français les taxes sont plus élevées que dans la plupart des ports étrangers. Mais comment s'opère le financement dans les grands ports étrangers, notamment à Rotterdam, Anvers et Hambourg ?

Les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne ont l'avantage géographique de disposer d'un front de mer étroit et d'un hinterland riche en possibilités démographiques et économiques, alors que la France a des fronts de mer étendus et des hinterlands très diffus. Il est vrai qu'à Rotterdam les tarifs sont beaucoup moins élevés que dans nos ports, mais les industriels y paient très cher les terrains qui leur sont concédés par le port. Chez nous, au contraire, en raison de leur nombre, sur lequel j'ai si souvent appelé l'attention de l'Assemblée, chaque port offre les terrains au plus bas prix possible en vue de les attirer.

En définitive, à Rotterdam dans une large mesure, dans les deux autres ports à moindre degré, on taxe relativement peu le passage de la marchandise, mais on fait payer cher l'industriel qui veut bénéficier de l'avantage d'une installation sur l'emprise du port. En France, les ports offrent aux industriels des conditions favorables pour leur installation ; ils ne peuvent trouver les ressources complémentaires qu'en faisant payer aux marchandises des taxes relativement élevés.

M. Pierre Courant. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Volontiers !

M. le président. La parole est à M. Pierre Courant, avec l'autorisation de M. le ministre des travaux publics.

M. Pierre Courant. Je veux seulement marquer que si les ports de Rotterdam et d'Anvers ont pu pratiquer cette politique et féconder une large zone industrielle, c'est parce que les gouvernements belge et hollandais ont entrepris des travaux d'infrastructure qui n'ont pas été réalisés en France.

C'est donc par la faute des gouvernements français que la France est aujourd'hui complètement distancée.

M. Félix Kir. Cela ne vaut pas Cotonou !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je ne suis pas certain, monsieur Courant, que l'explication que vous donnez, exacte en elle-même, suffise à rendre compte du fait.

Il faut toujours en revenir à ce point que les ports des Pays-Bas, de la Belgique et de l'Allemagne ne se livrent pas, dans chacun de ces pays, à une concurrence aiguë, alors que les ports français luttent entre eux d'une façon vive. J'en connais où les terrains sont offerts à un prix dérisoire, ce qui ne permet pas de valoriser les zones industrielles, alors que Rotterdam le fait largement. Le fait d'être installé sur l'emprise du port de Rotterdam représente un avantage considérable étant donné le réseau de canaux et de fleuves qui dessert l'hinterland.

M. Albert Denvers. En définitive, c'est le trafic qui paie.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Nous voulons essayer de nous rapprocher de ce point de vue. C'est pourquoi l'Assemblée devra prendre position, lors de sa prochaine session, sur le projet de réforme du statut des ports que nous avons élaboré et que MM. les rapporteurs ont bien voulu évoquer.

Plusieurs questions m'ont été posées à ce sujet ; en particulier M. Cerneau m'a interrogé à propos du port de la Pointe-des-Galets.

En 1950, la chambre de commerce de la Réunion avait demandé que les travaux d'approfondissement fussent entrepris par l'Etat, mais elle avait accepté de prendre en charge les frais de dragage d'entretien. Onze ans après, M. Cerneau — je le comprends — considère que la charge est trop lourde pour le port et demande à l'Etat de supporter les frais de dragage que la chambre de commerce avait accepté d'assumer. Encore une fois, je comprends parfaitement son désir. Qu'il me permette cependant de lui dire que certains ports métropolitains — tels Dunkerque et Caen — consentent à l'Etat une participation aux frais des dragages entrepris. En tout cas, nous nous efforcerons de résoudre ce problème.

J'aurais dû, évoquant le chapitre du tourisme, traiter le problème des ports de plaisance, sur lequel plusieurs orateurs sont intervenus. Je remercie notamment M. Nungesser de la façon si sympathique dont il en a parlé ce matin.

Certes, les crédits destinés à l'aménagement des ports de plaisance sont bien faibles. Mais, il y a deux ans, il n'y en avait pas du tout. Le principe de la participation de l'Etat aux dépenses, à raison de 30 p. 100, est posé.

Nous avons déjà amorcé quelques réalisations cette année. Les programmes prévus pour 1962 sont importants. La demande est très forte, mais je dirai à M. Ripert comme à M. Laurin, que, s'il est vrai que le crédit d'un montant de 120 millions d'anciens francs cette année, contre 70 millions l'année dernière, correspondant à la participation de 30 p. 100 de l'Etat à l'amélioration des ports de plaisance est faible, nous rendons, en réalité, plus de services à la navigation de plaisance en améliorant l'aménagement des ports de commerce et de pêche, car une partie des améliorations ainsi obtenues grâce aux crédits dont nous pouvons disposer à cet effet profitent à la navigation de plaisance, comme il est facile de le constater dans un grand nombre de ports :

Les bateaux de plaisance y trouvent un très large accueil et même certains grands ports offrent à cet égard autant de facilités que les ports de plaisance proprement dits. Et c'est fort bien, car le but, à vrai dire, est d'offrir aux amateurs de la navigation de plaisance une diversité d'accueils qui contribue à rendre ce sport attrayant.

M. Laurin m'a posé un certain nombre de questions se rapportant à la fois au domaine maritime et au tourisme, notamment au sujet des communes qui souhaitent obtenir des baux de plusieurs années.

L'administration des domaines m'a fait connaître qu'elle était très disposée à accorder, dans le cadre de la réglementation actuelle, des locations de longue durée aux communes. Celles-ci se plaignent des taxes qui leur paraissent trop élevées.

Je ne verrais pour ma part que des avantages à la création, comme il le propose, d'une commission interministérielle chargée d'étudier ces problèmes d'une manière permanente. M. le haut-commissaire au tourisme et la direction des ports sont d'accord, ce qui me permet de dire qu'au total et malgré les apparences, le fait que le même ministère gère les crédits des ports et propose les dépenses concernant les ports de plaisance, s'il n'est pas satisfaisant dans son principe, est malgré tout avantageux pour les ports de plaisance dans l'immédiat, ce qui est l'essentiel.

Venons-en aux voies navigables. Des questions m'ont été posées au sujet du port de Paris. M. Roux et M. Claudius Petit demandent la suppression de ports fluviaux à l'intérieur de Paris.

Mais observons que, si ces ports fluviaux constituent effectivement une gêne à l'intérieur de Paris, les camionnages qui deviendraient nécessaires si ces ports étaient supprimés causeraient d'autres inconvénients non négligeables.

Je comprends le désir de M. Roux et de M. Claudius Petit. Il faut revoir la question. Je ne garantis pas que la solution nécessaire et valable soit la suppression pure et simple. Il faudra supprimer les plus gênants et, dans l'intérêt commun, maintenir les plus indispensables.

La question du barrage de la Marne a été posée ce matin. A l'heure actuelle, le département de la Seine n'a encore effectué que des dépenses d'études. La construction du barrage de la Marne a été retenue au programme triennal d'équipement de la région parisienne. Le ministère des travaux publics examinera, au cours de l'année 1962, la possibilité, si l'état d'avancement de l'affaire l'exige, d'engager une partie de la subvention sur les crédits qui seront ouverts au titre de la défense contre les eaux. C'est le choix de l'implantation, comme l'a dit très bien un orateur ce matin, qui commande le problème.

La plupart des orateurs qui ont traité des voies navigables, après avoir, comme moi-même, souhaité leur développement et l'augmentation des crédits qui leur sont affectés, ont évoqué un point particulier. M. Pflimlin a fait remarquer que la discussion s'engagera plus utilement lors de l'examen du plan qu'à l'occasion de l'examen du budget de 1962. Mais comme M. Mondon, M. Pflimlin, M. Leenhardt et d'autres encore, ce matin, l'ont dit, la question est si importante qu'on ne pouvait laisser passer l'occasion du budget sans l'évoquer.

Je suis très conscient des deux aspects du problème. Il est certain — tous les experts, qu'ils soient favorables ou hostiles au projet, sont d'accord sur ce point — que si l'on capitalise l'aide qu'il faudrait accorder à la S. N. C. F. pour qu'elle pratique entre le Rhin et la Moselle et Marseille les tarifs supposés de la voie d'eau, on constate que le montant total de la différence en capital est très inférieur aux dépenses qu'exigerait l'aménagement de la voie d'eau.

Cette première constatation pratique peut incliner à la prudence, mais, comme l'ont dit les différents orateurs, s'il est vrai que les dépenses d'investissement sont supérieures, au moins apportent-elles une certitude qu'aucune garantie de politique tarifaire ne peut donner au même degré. Cela est également très clair.

Il est aussi très difficile, comme on l'a fait observer ce matin, de faire en matière de trafic des hypothèses absolument sûres, non seulement pour cinq ou dix ans, mais même pour quinze, vingt ou vingt-cinq ans, et bien entendu des hypothèses s'affrontent.

La troisième question posée est de savoir si cette voie d'eau n'est pas, de surcroît, elle-même créatrice de possibilités nouvelles d'expansion qui justifieraient l'investissement. C'est vrai, mais alors je rappelle l'observation de M. Claudius Petit selon laquelle pour qu'une telle réalisation soit vraiment féconde, il faut qu'elle soit complétée par une série d'ouvrages secondaires de transport et peut-être même par des actions agricoles et industrielles.

Nous nous trouverions alors devant un second projet qui nécessiterait certainement de très importantes réalisations, mais qui nécessiterait aussi, non plus les 300 milliards d'anciens francs dont on a parlé ce matin, mais peut-être le double ou même le

triple. Si bien que le Gouvernement, s'il est vrai que son rôle est d'ordre politique au sens très large du mot, comme on l'a dit hier et ce matin, est confronté avec des hypothèses très complexes et de vaste portée comme l'ont souligné avec beaucoup d'éloquence les orateurs qui sont intervenus.

Il y a une question d'opportunité et de choix à faire, compte tenu du fait que cette réalisation aurait un incontestable intérêt pour les régions traversées, qu'elle constituerait, dans le cadre du Marché commun, un élément de valeur et que, par ailleurs, elle concentrerait sur un ensemble d'ouvrages du plus haut intérêt, des ressources extrêmement importantes, même si, bien entendu, les dépenses doivent être étalées sur de nombreuses années.

Le Gouvernement a maintenant à tracer les projets du quatrième plan qui contient l'idée de cette réalisation. Il estime qu'il faudrait poursuivre les travaux en accélérant la navigation sur le Rhône, car, c'est en partant du Sud, semble-t-il, que l'on pourrait obtenir, malgré tout, le développement le plus rapide tout en accélérant certaines opérations de liaison de la Moselle en direction du Sud.

Dans le quatrième plan, il se propose, dans un premier temps, d'accélérer ces opérations et de voir par la suite.

Le Gouvernement a envoyé ce projet, avec les réserves d'usage au Conseil économique. Lorsque les représentants des différents intérêts au sein du Conseil économique auront, comme il convient, donné leur avis, le Gouvernement donnera la dernière main au projet et prendra sa décision avant de le soumettre à cette Assemblée.

C'est pourquoi j'ai écouté avec un intérêt très particulier les exposés des rapporteurs et les interventions des différents orateurs, car c'est à la lumière de ces interventions et compte tenu de l'avis du Conseil économique que le Gouvernement prendra sa décision définitive au moment de déposer le projet sur le bureau de l'Assemblée.

Ce qu'ont demandé les orateurs c'est que le principe soit retenu, c'est notamment — je l'ai suggéré moi-même — que tout l'effort soit fait pour prévenir toute spéculation foncière et qu'ainsi le projet soit inscrit sur le terrain.

M. René Radius. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Radius avec l'autorisation de M. le ministre des travaux publics.

M. René Radius. Vous nous avez dit, monsieur le ministre qu'il fallait, d'abord, pousser les travaux du Sud, de Marseille vers le Nord. J'en suis d'accord. Mais, vous avez parlé aussi de certains travaux à effectuer de la Moselle vers le Sud. J'en suis également d'accord car il n'y a aucune concurrence entre les deux régions. Mais vous n'avez pas parlé du Rhin et le Rhin m'inquiète.

Et je répète que nous voulons, les représentants de la Moselle comme ceux d'Alsace...

M. le ministre des travaux publics et des transports. Nous maintiendrons ici le parallélisme ; soyez-en certain. C'est la donnée de base du projet.

D'ailleurs j'ai constaté un tel « parallélisme » entre la Lorraine et l'Alsace en ce domaine que j'oublie maintenant qu'il pourrait y avoir deux hypothèses.

M. Albert Denvers. Il y en d'autres, monsieur le ministre !

M. Raymond Mondon. Très bien !

Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Mondon avec la permission de M. le ministre des travaux publics.

M. Raymond Mondon. Je vous remercie, monsieur le ministre, de m'autoriser à vous interrompre.

Vous venez de dire qu'il convenait d'éviter la spéculation foncière. C'est pourquoi M. le président Pflimlin et moi avons demandé au Gouvernement d'envisager l'achat rapide des terrains nécessaires, de façon que, déjà dans le IVᵉ plan, cet achat de terrain coïncide avec la décision de principe.

M. René Radius. Là encore, nous sommes d'accord.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Tout le monde est d'accord, tout au moins sur ce point.

Mesdames, messieurs, en voulant répondre à chacun, j'ai un peu le sentiment que je vais mériter les critiques, auxquelles j'ai essayé d'échapper, de M. le président de la commission des finances. Je répondrai donc un peu plus vite aux questions qui m'ont été posées et je m'en excuse.

MM. les rapporteurs ont traité de la modernisation de la flotte fluviale et des avantages qui étaient réservés à la Société de reconstruction du parc fluvial. La loi de 1946 a défini un régime de financement pour la reconstruction du parc fluvial détruit par faits de guerre et pour son renouvellement.

Il s'agit de savoir — un certain nombre d'opérations extrêmement intéressantes ayant été faites dans le passé — comment les opérations de modernisation et de reconversion pourront être facilitées.

Ce que nous demandons c'est, à la fois, que soit permise l'intervention de l'office national de la navigation lui-même qui est indispensable pour favoriser le financement auprès du F. D. E. S. ou de la caisse des dépôts et consignations, étant entendu que j'ai noté les observations des rapporteurs, de M. Nungesser et des autres orateurs sur l'utilité de la formule qui a fait ses preuves dans le passé. Nous cherchons, de toute façon, les meilleures méthodes pour faciliter la modernisation de la flotte artisanale, ce qui est évidemment conforme aux buts de la politique que nous suivons en ce domaine, politique que, sans distinction de partis ou de tendances, les différents rapporteurs ont approuvés et nous aident à réaliser.

Mesdames, messieurs, je voudrais dire un mot seulement en ce qui concerne les problèmes d'investissements de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P.

En ce qui concerne la Régie autonome des transports parisiens, les volumes d'investissements sont encore très faibles, bien sûr. Cependant — plusieurs orateurs l'ont souligné — la Régie procède de nouveau à quelques investissements, ce que, pratiquement, elle avait cessé de faire depuis près de trente ans.

Il y a les problèmes de l'Ouest de Paris, les problèmes qu'a soulignés M. Nungesser de l'électrification de la ligne partant de Vincennes et de la liaison avec la banlieue Est.

Il y a beaucoup à faire ; nous n'avançons peut-être qu'à pas trop lents. Je veux espérer que, comme dans les autres domaines, l'action que nous reprenons est le point de départ d'une véritable relance absolument indispensable.

Pour la S. N. C. F., je ferai deux observations.

En ce qui concerne la fermeture de lignes qui a été évoquée par l'un des rapporteurs, il est vrai que, de 1934 à 1954, 12.000 kilomètres de lignes ont été fermées aux voyageurs et 3.683 aux marchandises ; mais je souligne que, depuis quelques années, le nombre des fermetures a été extrêmement limité si quelquefois celles-ci ont pu être gênantes. En 1960, en tout cas, 120 kilomètres de lignes ont été fermés au trafic des marchandises et aucune au trafic des voyageurs. Quant aux lignes affluentes, le Gouvernement y attache l'importance qu'elles méritent.

M. Courant m'a demandé ce qui était prévu pour l'électrification Paris-le Havre, projet retenu depuis longtemps. Comme il le sait, les difficultés ne sont pas venues de la région qui lui est chère, mais de la banlieue parisienne. C'est pourquoi d'ailleurs cette année il est prévu au programme du F. D. E. S. le financement des premiers travaux préparatoires de la banlieue parisienne qui permettront l'achèvement à la date utile, de l'électrification de la ligne Paris-le Havre. Les grands travaux commenceront en 1963, mais un certain nombre de milliards sont déjà dépensés cette année pour les travaux préparatoires à la réalisation que souhaite M. Courant.

Mesdames, messieurs, un problème qui présente le plus haut intérêt a été posé ce matin à propos des aménagements de la gare d'Orsay et de la liaison Orsay-Orly.

Périodiquement et régulièrement, M. Frédéric-Dupont me demande où en sont les choses, et il a raison de suivre l'affaire. En mai dernier, je lui avais dit qu'il me paraissait essentiel de maintenir le principe de la liaison, sans pouvoir fixer de date. Depuis le mois de mai, nos travaux ont progressé dans ce domaine.

Nous sommes d'accord pour réaliser la liaison Orly-Paris, mais le problème essentiel qui me préoccupe est de savoir si, en réalité, du point de vue de la circulation dans Paris, la gare d'Orsay est le meilleur point d'aboutissement. Trois possibilités étaient déjà envisagées au mois de mai : Orly-Austerlitz, Orly-Orsay et Orly-Invalides.

Le grand inconvénient d'Orsay — l'expérience d'Orly le montre clairement aujourd'hui — est celui de la desserte automobile du point d'arrivée. Il faut constater l'encombrement qui existe déjà à Orly, en dépit de l'aménagement de très vastes parkings ! Même s'il ne vient à la gare d'Orsay qu'une partie relativement faible de ces automobiles, le quartier sera engorgé et la circulation parisienne présentera de grandes difficultés.

C'est pourquoi nous nous orientons de plus en plus — c'est d'ailleurs une des possibilités qui avaient déjà été retenues — vers la réalisation de la liaison Orly-Invalides, par le prolongement d'Orsay aux Invalides, les Invalides permettant malgré tout, du point de vue de la circulation parisienne, un dégagement très supérieur à celui que permet la gare d'Orsay.

M. Claude Roux. Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Il est un second point que je veux souligner.

Je comprends parfaitement M. Frédéric-Dupont. En bon père spirituel, il me donne un très bon conseil. Il me dit en effet : « Si vous vendez la gare d'Orsay maintenant — et cette vente, comme le dit très justement M. Frédéric-Dupont, devait fournir, selon le plan de financement, une partie des ressources — êtes-vous bien sûr que la ressource sera conservée jusqu'au moment de la réalisation ? ».

M. Frédéric-Dupont a peur, me semble-t-il, que les capitaux réalisés ne disparaissent aussitôt.

M. Félix Kir. Cela s'est déjà vu. (*Sourires.*)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Cela s'est déjà vu en effet, monsieur le chanoine.

Le besoin d'hôtels à Paris est considérable. Mais plus encore — et, monsieur Frédéric-Dupont, vous en conviendrez avec moi, en amoureux de Paris que vous êtes — nous avons besoin de grandes salles de réunions, qui n'existent plus nulle part.

L'hôtel d'Orly ne comprend que deux cent cinquante à trois cents chambres réservées à la clientèle qui transite d'Amérique en Asie, ne passe dans notre capitale que quelques heures, la nuit, mais qui veut être convenablement logée durant ces quelques heures. Cet hôtel ne résout en rien le problème. Si nous tardons trop à implanter un hôtel au centre de Paris, à l'actuelle gare d'Orsay, nous risquons alors de nous trouver privés de ressources hôtelières pour longtemps encore.

Dans les projets de 1958, selon l'arbitrage de M. Pflimlin, la vente de la gare d'Orsay paraissait un élément important et la liaison Orsay-Orly attirait, semble-t-il, ceux qui offrent de concourir. Mais aujourd'hui la question se pose un peu différemment. Les projets, pour répondre aux normes d'esthétique évoquées par M. Claudius Petit, mais aussi aux normes imposées à un grand ensemble susceptible d'abriter les congrès se réunissant à Paris, font que la rentabilité de l'ensemble n'est peut-être pas telle que l'on puisse en tirer tout le profit que vous avez vous-même signalé, monsieur Frédéric-Dupont.

Cependant une opération hôtelière de cet ordre à Paris n'est pas seulement un placement direct pour la Société nationale des chemins de fer français, c'est aussi un placement indirect pour l'ensemble du pays.

M. Frédéric-Dupont. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Frédéric-Dupont avec la permission de M. le ministre.

M. Frédéric-Dupont. Ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, que si vous établissez la liaison Orly-Invalides, les terrains de la gare d'Orsay bénéficieront d'une plus-value certaine ?

En effet, si des millions de voyageurs arrivent à la gare des Invalides, toute proche de la gare d'Orsay, la vente des terrains de cette dernière à une société hôtelière ne pourra qu'en être facilitée à un prix plus élevé.

C'est pourquoi il vaut mieux d'abord décider que la liaison d'Orly sera effectuée soit par Orsay, soit par les Invalides et ensuite vendre les terrains de la gare d'Orsay, qui seront alors réévalués du fait de votre décision.

L'argument que je vous ai apporté ce matin garde toute sa valeur, même dans l'hypothèse d'une liaison Orly-Invalides.

M. le ministre des travaux publics et des transports. J'entends bien mais je vous signale, monsieur Frédéric-Dupont, que depuis trois ou quatre ans j'ai l'impression que ceux-là mêmes qui s'étaient manifestés — car j'ai hérité du dossier dont vous parliez ce matin — attachent maintenant moins d'importance au problème.

Il s'agit de la rentabilité d'un ensemble répondant à des impératifs d'esthétique et s'intégrant au développement touristique de Paris. Le prix de revient d'un tel ensemble est de l'ordre de 15 à 20 milliards d'anciens francs. Le prix du terrain joue donc en l'affaire un rôle considérable, peut-être plus important encore que ce n'était le cas lors des premiers travaux que vous avez signalés ce matin lorsqu'on procédait à une évaluation générale.

Voilà ce que je voulais dire, mesdames, messieurs, sur la politique des infrastructures que nous avons suivie.

J'en viens maintenant très brièvement, à la réforme de l'instrument, réforme dont ont parlé les rapporteurs, je veux parler de l'adaptation du ministère même des travaux publics.

Il s'agit-là d'une responsabilité capitale.

Une chose est la réalisation de huit kilomètres d'autoroutes par an, comme nous l'avons fait dans les dernières années, une autre chose est la construction de 135 kilomètres et la déclaration d'utilité publique de 1.200 kilomètres. Une chose est la construction de 8 kilomètres de travaux autoroutiers, une autre chose est l'engagement de 200 kilomètres de travaux et la réalisation de 135 kilomètres.

En matière de voies navigables, les chiffres que j'ai fournis sur le nouveau départ du canal du Nord et sa réalisation qui est maintenant bien avancée, sur l'approfondissement du canal Dunkerque—Valenciennes, problème essentiel, sans même parler de la question qui a été soulevée tout à l'heure, ces chiffres, dis-je, démontrent que les responsabilités des services sont déjà multipliées par quatre ou par cinq.

Il est donc clair que la réforme même du ministère était essentielle.

Je me réjouis d'avoir pu vous annoncer, l'an dernier, la création d'un service des affaires économiques et internationales. Lorsqu'il s'agit de problèmes aussi importants que la liaison mer du Nord—Méditerranée dont nous avons parlé, ou d'initiatives privées en matière de traversée de la Manche, par exemple, ou de liaisons d'autre nature, l'existence d'un outil économique est indispensable au ministre et aux services techniques, qui, bien que de vieille tradition, savent évoluer avec le temps pour remplir leur tâche.

Vous m'avez posé, messieurs les rapporteurs, des questions sur la réforme même du corps des ponts et chaussées et des travaux publics.

J'ai noté ce qui a été dit sur les agents de travaux mais, maintenant que la réforme est en cours, le recrutement des agents de travaux va reprendre dans la plupart des départements.

Je peux donc répondre à M. Fourmond que les candidats qui ont passé le concours en 1959 vont, sauf dans les départements où il y a surnombre, et qui sont en petite minorité, pouvoir trouver leur emploi dans les semaines ou les mois qui viennent.

Je connais bien les revendications des ouvriers des parcs.

M. Fourmond a déclaré que ces ouvriers préféraient que leur salaire soit rattaché au salaire de Paris ou à un salaire national plutôt que d'accepter l'offre du ministère des finances consistant en une sorte d'échelle mobile dont les garanties s'inspireraient de la convention collective du bâtiment.

Les textes vont paraître et, cette année, l'augmentation des salaires aura été de 5 p. 100. Evidemment, avec l'autre solution, dans de nombreux départements, l'augmentation aurait pu être plus élevée, mais une position ayant été prise, ainsi que l'a expliqué M. Fourmond, bien entendu, je la respecte.

Je profiterai de cette occasion pour me joindre aux rapporteurs qui ont fait l'éloge de notre personnel.

Hier, à cette heure, je venais tout juste de quitter Alger et j'ai pu rencontrer, non seulement dans cette ville, mais aussi dans les petites circonscriptions éloignées où travaillent nos agents, nos ingénieurs des ponts et chaussées et des travaux publics, ainsi que les conducteurs de travaux, qu'ils soient d'origine européenne, nés de parents installés dans ce pays depuis des générations, ou musulmans recrutés sur place, j'ai rencontré de jeunes dactylos, des commis d'ordre et des comptables qui travaillent dans les conditions que vous savez, avec des pertes élevées. Partout, on m'a dit que c'est le ministère des travaux publics qui répond le premier aux demandes de personnel qui lui sont adressées et est partout présent. L'hommage ne va pas à moi — c'est évident — ou à l'administration dont j'ai la charge, mais à ceux qui prennent des risques et qui sont l'honneur de la nation, c'est-à-dire au personnel des corps du ministère des travaux publics et des transports. (*Applaudissements.*)

M. Félix Kir. C'est très juste !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Cet hommage est mérité parce que, en même temps que nous fournissons du personnel en Algérie, nous répondons, en Afrique noire et à Madagascar, aux appels qui nous sont faits.

Une des raisons qui ont justifié la réforme, je l'ai dit, est la suivante : nous étions obligés d'éviter dans notre administration le moindre gaspillage, le moindre double emploi. Au moment où je parle, l'ingénieur des ponts et chaussées, l'ingénieur des travaux publics, l'adjoint technique sont des valeurs humaines

que nous ne pouvons pas nous permettre de gaspiller alors que la demande est si forte dans tant de pays à travers le monde et que les besoins sont si grands dans notre propre pays.

Voilà ce que je voulais dire sur la réforme de l'instrument.

J'en viens maintenant à la politique suivie à l'égard des personnels qui sont indirectement sous ma responsabilité et qui posent un problème social important. Je pense aux cheminots dont ont parlé à la fois M. Dumortier, M. Cermolacce, M. Baudis, M. Mayer et quelques autres.

Bien sûr, le mécontentement qui nous a été signalé ici et là est visible et clair.

Bien sûr, les cheminots ont la conviction que, par rapport au secteur privé, le retard qui devait être rattrapé à la suite de l'arbitrage Ribière est loin de l'avoir été.

Pourtant je voudrais vous fournir quelques chiffres sur la masse salariale globale distribuée d'année en année, puisque aussi bien c'est la seule mesure sûre du phénomène et que le nombre des cheminots actifs diminue légèrement chaque année.

La masse globale salariale a augmenté chaque année au point qu'aujourd'hui l'augmentation est de 24 p. 100 par rapport au 1er janvier 1958. (*Mouvements divers.*)

Sans doute la hausse du coût de la vie explique, pour une part, ce pourcentage, mais le « rattrapage Ribière », fixé à 11 p. 100, comme on le rappelait hier, l'explique pour une autre part. J'entends bien aussi que plusieurs des orateurs qui sont intervenus considèrent également que les primes de productivité ne doivent pas entrer dans le calcul.

En ce qui concerne les avantages familiaux, on a contesté que la situation des cheminots se soit améliorée.

Cette contestation est sans fondement.

En effet, alors que les parts familiales A et B de la fonction publique, système en vigueur à Electricité et Gaz de France, n'existaient pas, je les ai, en deux étapes successives, fait entrer dans les salaires des cheminots.

Le facteur que je viens d'évoquer, la hausse du coût de la vie, étant mis à part, il subsiste, malgré tout, un rattrapage réel. Certes, il est insuffisant, mais il n'est pas négligeable alors que le programme de mise en ordre des salaires n'est pas encore terminé.

Bien sûr, on me l'a signalé, si la mise en ordre des salaires se traduit globalement dans les chiffres que j'indique, elle n'a pas pour tous le même effet, dans la mesure où elle a été hiérarchisée et où l'éventail hiérarchique a été élargi.

M. Félix Kir. Il faut relever les bas salaires !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je remercie tous ceux qui ont évoqué ce problème. Il est, en effet, extrêmement difficile dans une administration qui compte 360.000 cheminots actifs et plus de 400.000 cheminots retraités, sur lesquels M. Mayer a attiré mon attention ce matin. Le poids des charges dans ce secteur est tel qu'une augmentation de salaires de 1 p. 100 représente une dépense de 4.800 millions d'anciens francs.

C'est dire l'ampleur des responsabilités pour celui qui exerce la tutelle de la S. N. C. F.

Je dirai simplement, à ce point du débat et au moment où les conversations vont reprendre avec les cheminots et leurs organisations représentatives, que j'ai autant conscience du problème que ceux qui, avec un sens de l'humain auquel je rends hommage, sont intervenus dans la discussion.

Une question extrêmement difficile a été soulevée par de nombreux orateurs. Il s'agit des bonifications de retraite pour les cheminots anciens combattants. Puisque nous aurons l'occasion d'en discuter au fond tout à l'heure lors de l'examen d'un amendement je réserve cette question pour ce moment-là.

Nous éviterons ainsi les répétitions inutiles.

J'aurais voulu également m'expliquer plus à l'aise sur la façon dont j'envisage, du point de vue humain et social, le problème de la sécurité routière. Mais mieux vaut que j'ajourne ma réponse jusqu'à ce qu'on me pose une question orale, peut-être avec débat, sur un sujet qui mérite tellement qu'on le traite à fond.

Je dirai en terminant qu'en dehors du développement des infrastructures, en dehors de la réforme du ministère proprement dite, il y a eu une continuité de la politique. Je remercie M. Ruais qui, sans être toujours approuvé, a fort bien montré quel était l'esprit de la réforme de la coordination du rail, de la route et de la voie d'eau que je poursuis.

A ce point du débat, je rappellerai que les principes de la coordination des transports ont été posés en 1949.

Malheureusement, ils n'ont reçu longtemps qu'une application très partielle.

Dès l'origine a été prévu à côté du système du contingentement et de la coordination fiscale toujours difficile à appliquer une autre forme de la coordination, la coordination tarifaire, les chemins de fer étant pourvus d'un tarif propre conforme à leur nature, la route devant également être dotée d'un tarif particulier conforme à sa nature. De telle façon que ce soit l'usager qui arbitre.

Tels sont les principes qui ont été retenus en 1949, en 1954 et en 1956 par tous les textes relatifs à la coordination. Ce sont ces principes mêmes que je m'efforce d'appliquer, non sans mal, croyez-le bien.

Au cours d'une nuit du mois de décembre de l'année dernière, nous avons discuté fort tard de ces principes. Vers quatre heures du matin, l'Assemblée a bien voulu approuver mon effort en vue de rendre effective la tarification routière — tarification qui a vu le jour le 1er juillet — tarification dont la mise en application se heurte à des difficultés, comme certains rapporteurs l'ont souligné, mais tarification qui existe et qui, dans son principe, est, je crois, acceptée par tout le monde.

S'il y a aujourd'hui un tarif routier proche du prix de revient routier, il doit y avoir un tarif ferroviaire proche du prix de revient ferroviaire.

A droite. Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. C'est alors que se posent des problèmes qui inquiètent un certain nombre d'entre vous. A leur avis, deux principes s'opposent.

Ces deux principes sont les suivants : celui qui est prévu précisément dans les premiers articles du décret de 1949, à savoir que « les prix des transports doivent être fixés conformément aux prix de revient », celui qui dispose que l'on doit tenir compte de la nécessité d'un aménagement du territoire et de l'expansion régionale.

Avant de répondre aux intervenants, je veux préciser ce qu'a déclaré M. Ruais.

Si on se propose d'établir effectivement un tarif S. N. C. F. plus proche de la réalité des prix de revient S. N. C. F., c'est pour permettre à la coordination tarifaire d'exister.

Le Gouvernement ne fait pas de la coordination tarifaire pour le plaisir d'en faire.

Le problème qui se pose à lui se pose dans tous les pays. Il s'agit d'assurer l'équilibre d'un service public d'intérêt national, géré par l'Etat, et la vie normale d'entreprises privées qui sont nécessairement, pour les besoins de la coordination, soumises à une discipline tarifaire.

Pour que l'usager soit l'arbitre, comme disait M. Ruais, la seule formule pratique qu'on ait trouvée est celle de la coordination tarifaire. Si je devais y renoncer pour les raisons excellentes que j'ai entendues donner ce matin, alors il n'y aurait plus de coordination possible en dehors d'une coordination réglementaire autoritaire ou de formules beaucoup plus dirigistes encore en matière d'organisation des transports routiers. C'est de cela qu'il faut bien se rendre compte.

On ne peut pas dire à la fois que la S. N. C. F. est un service public qui doit assurer à un prix totalement péréqué, toutes les tâches et que les transporteurs routiers ont droit au maximum de liberté en matière de prix. Car alors cela signifierait que les transporteurs routiers écrémeraient le bon trafic, la S. N. C. F. tout le mauvais trafic ; la situation financière de cette société serait catastrophique sans qu'on puisse lui faire le moindre grief.

Telle est la première observation que j'avais à formuler.

La seconde concerne l'organisation des transports sur le plan européen.

A l'heure actuelle, les pays du Marché commun sont en discussion pour savoir comment se fera la coordination des transports à l'échelle européenne. Nos amis hollandais se montrent très partisans d'un libéralisme peut-être même plus développé que celui qu'ils pratiquent chez eux. (*Sourires.*) Nos voisins allemands aimeraient s'en tenir au régime contingentaire très strict qui est encore le leur. Sur le plan du Marché commun la solution française de coordination tarifaire est de loin celle qui parait comme la plus capable de concilier les thèses en présence et de permettre la définition progressive d'une politique commune.

Or il m'est impossible de la proposer sur le plan européen si notre pays ne l'applique pas effectivement sur le plan national. C'est la seconde raison qui tend à établir un tarif de chemins de fer tenant compte du prix de revient ferroviaire.

La vérité, d'ailleurs, est que ce tarif n'a pas tous les vices qu'on lui prête sur le plan même de l'aménagement du territoire.

L'un des orateurs qui sont intervenus ce matin déclarait qu'il y avait deux façons de considérer la tarification ferroviaire : l'une, tendant à créer de petites métropoles et d'essayer de les faire rayonner ; l'autre, tendant à créer des infrastructures à partir desquelles on irrigue l'ensemble du pays, à créer des axes de transport.

Tel qu'il est établi, le projet de tarif de la S. N. C. F. fait l'objet, de la part des divers départements ministériels intéressés, d'un examen qui n'est pas achevé. Il repose sur trois idées.

Première idée : celle d'un certain basculement des tarifs tenant compte du prix de revient et tendant à remonter les tarifs sur

les petites distances et à les réduire sur les grandes distances. Les frais généraux ne sont pas les mêmes pour 700 kilomètres et pour 150 kilomètres. Du point de vue des intérêts de l'agriculture ou de certaines régions éloignées des grandes villes, l'application de ce principe est un élément favorable et non pas défavorable.

Deuxième idée : on calcule le prix en tenant compte des réalités techniques, c'est-à-dire du profil de la voie, de la possibilité ou non pour la ligne de supporter des trains lourds complets. La question qui se pose n'est pas une question de trafic actuel, mais de potentiel technique qui est retenu pour ce qu'on appelle improprement la dépéréquation.

Là encore, les résultats à attendre sont très variables. En discutant récemment de ceux-ci au Conseil économique et social avec des présidents de chambre d'agriculture, j'ai pu démontrer à certains de mes auditeurs que leurs régions, loin de se trouver défavorisées par la réforme, y trouveraient un allégement.

Troisième idée : l'opération de réforme tarifaire doit être strictement blanche — du point de vue de la S. N. C. F. — c'est-à-dire que ce qui sera augmentation pour certains sera compensé par une diminution pour d'autres et réciproquement.

Je ne saurais, à cette heure, à l'issue d'un long débat, entrer dans un exposé technique détaillé. C'est pourquoi je suis prêt à déférer aux vœux formulés hier, et à me rendre soit devant la commission des finances, soit devant la commission de la production et des échanges avant que le nouveau tarif ne soit mis en application.

Il faut d'abord achever les études en cours sur le plan administratif, mais ce que je tiens à dire en concluant sur ce point, c'est que ce n'est pas à une idée circonstancielle que répond la coordination tarifaire, idée circonstantielle s'opposant aux déclarations du Gouvernement sur l'aménagement du territoire, mais à une idée ancienne, datant de douze ans, la seule qui permette une coordination d'inspiration libérale. Faute de coordination tarifaire, il n'est pas d'autre moyen d'assurer dans un esprit libéral de bonnes relations entre la route et le rail.

Un mot de la voie d'eau. Je ne l'oublie pas.

L'office national de la navigation a été largement transformé. Je crois que nous pouvons, là encore, enregistrer un progrès, progrès de la coordination de la voie d'eau avec la route et le rail.

Trop brièvement je consacrerai quelques remarques aux problèmes du tourisme, objet de solutions peut-être timides et insuffisantes, mais objet de solutions réussies. Je remercie les différents orateurs d'être intervenus à ce sujet et d'avoir souligné que des intentions certaines se manifestaient suivies de réalisations.

Qu'il s'agisse de la mise en liberté partielle des prix des chambres d'hôtel, liberté qui sera étendue, qu'il s'agisse des possibilités d'action du Crédit hôtelier, des décisions ont été prises, dès le mois de mars dernier et il a été décidé de prolonger la durée maximum des prêts et d'augmenter la part des travaux qui peuvent être financés par ceux-ci ; il a été décidé aussi d'octroyer des prêts pour l'accession à la propriété de l'immeuble où est assurée l'exploitation de l'hôtel. Les avantages consentis sont certains tant du point de vue des crédits mis à disposition qu'en ce concerne les possibilités d'utilisation de ces crédits.

Si le crédit hôtelier prête au taux de 5 p. 100 pour les hôtels, comme divers orateurs l'ont dit, il prête aussi à 3 p. 100 pour les hôtels de tourisme internationaux et pour les hôtels groupés sous l'égide des « Logis de France ».

Le tourisme plus simple dont a parlé M. Coudray ainsi qu'un certain nombre d'autres orateurs n'est donc pas oublié puisque les « Logis » répondent à cet objectif.

Pour les équipements collectifs, là encore, des résultats ont été enregistrés. Nous avons pu — M. Laurin l'a reconnu — augmenter les crédits et obtenir qu'un plan préalable soit établi. Je signale cependant à M. Laurin que nous ne présentons au F. D. E. S. aucune demande pour des camps de haute montagne en ce qui concerne les fédérations de sports d'hiver.

Le grand problème de l'hôtellerie est celui de sa rentabilité compte tenu de la fiscalité. J'aurais aimé que M. le secrétaire d'Etat aux finances fût encore là pour dire devant lui ce qui a été fait en grande partie grâce à sa compréhension. Je suis fort heureux que les rapporteurs l'aient dit avant moi. Après l'assouplissement de la patente des établissements saisonniers en 1960 et l'application à l'hôtellerie d'un régime d'amortissement dégressif avantageux, en 1961, est prévu le remboursement forfaitaire de 10 p. 100 de la T. V. A. grevant les investissements hôteliers au profit des hôtels classés.

Il faudra, comme l'ont dit ceux qui sont intervenus, que la liste des investissements pour laquelle la notion de remboursement sera retenue soit large et compréhensive, que la franchise retenue soit modeste. La décision prise va représenter l'équivalent d'une subvention attribuée à l'hôtellerie voisine de 20 millions de nouveaux francs, 2 milliards d'anciens francs.

Le Gouvernement envisage également une réforme du prélèvement sur les jeux dans les casinos de façon à favoriser les investissements hôteliers. Dans les régions intéressées, cette mesure s'ajoutera aux précédentes.

L'ensemble de ces mesures est assorti d'une création que j'ai sans doute mal présentée — que l'on m'en excuse. Le seul objectif est de favoriser l'application de dispositions favorables. Il s'exprime par la création de 6 postes « d'inspecteurs » dont le nom inquiète certains qui ont pensé qu'il s'agissait de faire renaître des tracasseries administratives fâcheuses.

En réalité, j'ai eu l'occasion de m'en expliquer devant la commission des finances.

M. Paul Reynaud, *président de la commission des finances.* Il y a un amendement à ce sujet, monsieur le ministre !

M. le ministre des travaux publics et des transports. Alors, je parlerai sur l'amendement, monsieur le président. Vous avez raison de le rappeler.

J'aurais voulu — mais là aussi peut-être une question orale me permettra-t-elle de le faire plus longuement — parler davantage du tourisme social que les deux rapporteurs ont évoqué.

A côté du tourisme qui nous apporte des devises étrangères, il y a, dans le monde difficile où nous vivons le tourisme dit « social », répondant à un désir toujours plus grand d'évasion de toutes les classes de la société.

Un effort considérable est fait, mais la coordination des initiatives est difficile et les moyens que nous avons sont faibles. Malgré tout, en matière de villages de vacances, de camping, d'auberges de jeunesse, d'auberges rurales, de maisons familiales de vacances, de gites de vacances ou de logis de France, des progrès sensibles ont été marqués dès cette année, que traduit l'évolution des prêts consentis et demandés.

Dès que l'occasion m'en sera donnée, j'aimerai préciser devant vous la direction des voies que nous suivons et vous demander votre appui pour développer notre action dans ce domaine.

Je m'excuse d'avoir dépassé le temps que je m'étais imparti. Il est vrai que je n'ai pas dépassé le temps consacré à l'exposé des questions qui m'ont été posées. (*Sourires.*) Je m'excuse aussi du relatif décousu de mon exposé. Il est évident qu'étant donnée l'importance des problèmes traités, il n'est pas facile au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme de faire un exposé d'ensemble. Je prie Mmes et MM. les parlementaires de m'en excuser. Je voudrais seulement qu'ils soient conscients que le Gouvernement et le ministre des travaux publics ressentent profondément la nécessité du développement des infrastructures transports, de la mise au point d'une politique de coordination des transports et de l'expansion des activités qui en dépendent, celles du tourisme en particulier.

Avec votre appui — et la façon dont vous avez interrogé le ministre montre l'intérêt que vous attachez à ces questions de premier ordre — je pense que nous pourrons promouvoir et développer une politique d'équipement et d'organisation du transport et du tourisme. (*Applaudissements.*)

— 4 —

ELECTION DU PRESIDENT DE LA HAUTE COUR DE JUSTICE

Proclamation du résultat du scrutin.

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin pour le siège vacant de président de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée :

Nombre de votants	347
Bulletins blancs ou nuls	53
Suffrages exprimés	294
Majorité absolue des suffrages exprimés	148

Ont obtenu :

MM.	
Mignot	218
Moynet	48
Ballanger	25
Divers	3

M. Mignot ayant obtenu la majorité absolue des suffrages exprimés, je le proclame président de la Haute Cour de justice instituée par l'ordonnance du 18 novembre 1944 modifiée. (*Applaudissements à droite et sur divers bancs.*)

— 5 —

LOI DE FINANCES POUR 1962 (DEUXIEME PARTIE)

Reprise de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. Nous reprenons la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1962 (n°s 1436, 1445).

[*Articles* 20 à 35 (suite).]

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

I. — Travaux publics et transports.

M. le président. Nous reprenons l'examen des crédits du ministère des travaux publics et des transports. (Section I. — Travaux publics et transports.)

Sur le titre III, la parole est à M. Comte-Offenbach.

M. Pierre Comte-Offenbach. Monsieur le ministre, j'ai dû attendre le terme de votre propos pour entendre le mot « tourisme ». Vous l'avez évoqué avec tant de rapidité que je n'ose pas dire que vous l'avez fait avec le brio qui vous est coutumier. Ce très léger reproche que je vous adresse s'évanouit dans la mesure même où vous avez pris vis-à-vis de l'Assemblée, si je vous ai bien entendu, l'engagement de revenir devant nous pour vous en expliquer plus largement, car nombreuses pourraient être les observations à vous faire et les invitations également pressantes à vous adresser en matière de tourisme.

L'absence de M. le commissaire général a peut-être contribué à la brièveté de votre propos ; il n'en demeure pas moins que je me dois de vous signaler une situation qui intéresse nombre de nos collègues qui entendent bien que les secteurs dont ils ont la responsabilité législative puissent bénéficier de l'apport que représente un tourisme efficient.

Il s'agit notamment de la publicité touristique. J'ai constaté durant l'année en cours une défaillance très grave de l'avenue de l'Opéra, incapable de fournir des affiches, notamment en ce qui concerne certains grands monuments historiques, comme les châteaux de Blois, de Chambord ou de Cheverny.

Je me permets de souligner très brièvement — car l'attention de mes collègues m'est précieuse, et je sens qu'ayant l'extrême bonheur de la retenir quelques secondes, cela ne me serait sans doute plus permis au-delà — combien il est surprenant que l'on pénalise les régions qui, comme le val de Loire, possèdent d'admirables monuments historiques en nombre considérable, en faisant valoir que le fait même de les posséder leur fait obligation de participer à concurrence de 50 p. 100 au montant des dépenses publicitaires engagées, notamment par voie d'affiches et de dépliants.

J'ai fait valoir à M. le commissaire général combien il serait curieux qu'un département qui aurait sur son territoire à la fois la tour Eiffel, Versailles, Notre-Dame et Chambord fût obligé de faire face aux énormes dépenses publicitaires qui en résulteraient.

Entendez-moi, monsieur le ministre. C'est un appel que je vous lance, au nom de certains départements, et en particulier du Loir-et-Cher, qui, ayant le bénéfice historique de détenir plusieurs grands monuments historiques, n'entendent pas être pénalisés parce qu'ils sont les dépositaires de quelques-uns des plus beaux fleurons de la couronne artistique nationale.

Il faut les aider au titre national.

Enfin, d'une manière générale, il est hors de doute que vous avez, à nos yeux, l'obligation impérieuse de définir une politique du tourisme, non point en faisant face à des situations occasionnelles et au jour le jour, mais bien en fixant une sorte de loi de programme du développement touristique français, suivant les axes qu'on connaît bien parce qu'ils sont traditionnels. A partir du moment où vous nous aurez proposé un ensemble de mesures, monsieur le ministre, nous serons heureux de l'étudier et, j'en suis sûr, de l'accueillir favorablement. (*Applaudissements.*)

M. le président. M. Laurin, rapporteur pour avis, a déposé, au nom de la commission de la production et des échanges, un amendement n° 57 tendant à réduire de 116.685 NF le crédit de 40.786.508 NF du titre III.

La parole est à M. Laurin, rapporteur pour avis.

M. René Laurin, *rapporteur pour avis.* Mes chers collègues, avant de soutenir l'amendement n° 57, je désire revenir brièvement sur un des aspects de l'exposé que vient de nous faire M. le ministre.

Je n'ai pas voulu vous interrompre, monsieur le ministre, mais je tiens à vous dire que, si le ministère des finances et si votre propre département sont si bien disposés pour étudier le cas des communes qui voudraient avoir vocation légale à l'occupation des plages, il suffit que le Gouvernement, dans l'ordre du jour prioritaire, accepte d'inscrire la discussion d'une proposition de loi déposée par plusieurs membres de l'Assemblée qui traite de ce problème.

Cette discussion sera probablement plus efficace que la convocation d'un comité interministériel.

Je dirai aussi à notre collègue M. Comte-Offenbach que M. Sainteny était présent hier soir — je le dis au nom des rapporteurs — qu'il a écouté tous les rapports présentés au nom des diverses commissions intéressées en ce qui concerne les problèmes dont il est responsable et qu'il n'a pas dépendu de lui qu'il fût présent aujourd'hui, puisqu'il accompagne le chef de l'Etat dans son voyage en Corse et qu'il a quitté Paris ce matin à six heures.

Mes chers collègues, si la commission de la production et des échanges prend la liberté de vous proposer l'amendement n° 57 qui vous est soumis, c'est parce que nous n'avons cessé dans le passé, au sein de cette commission, de déplorer que le commissariat au tourisme n'ait pas les moyens d'intervenir directement par des subventions et des décisions en ce qui concerne l'équipement touristique.

La commission n'en est que plus à l'aise pour regretter l'initiative gouvernementale portant création de six postes d'inspecteurs de l'hôtellerie. A l'unanimité, la commission a prié son rapporteur de faire connaître au Gouvernement qu'elle considère que les questions du prix des hôtels et des classements sont essentiellement du ressort des organisations professionnelles, d'une part, et des hôteliers, d'autre part.

Quant au classement proprement dit des hôtels, pratiquement suivant le nombre des « étoiles », la commission pense qu'il ne pourra être valablement opéré par ces fonctionnaires et ne voit pas l'intérêt que pourrait avoir pour le bon fonctionnement de l'hôtellerie française, la création de ce nouveau corps d'inspecteurs dont le nombre, d'ailleurs restreint, rendra très aléatoires toutes possibilités de réussite.

Par ailleurs, la commission attire l'attention de l'Assemblée sur le désastre que constituerait la création d'un corps de contrôle du type « polyvalent » qui, n'ayant aucune compétence ni technicité, ne pourrait que se borner à adresser des rapports au commissariat général au tourisme, rapports dont l'exploitation ne permettrait de résoudre aucun des problèmes hôteliers.

Dans ces conditions, la commission m'a chargé de vous demander, mes chers collègues, la suppression du chapitre 31-01, article 5 h.

Depuis cette réunion de la commission de la production et des échanges, M. le ministre des travaux publics a apporté un certain nombre de précisions au cours de son audition devant la commission des finances, précisions dont M. Ebrard vous rendra compte.

En ce qui concerne la commission de la production et des échanges, monsieur le ministre, nous nous en tenons à la position que je viens de rappeler. Nous ne pourrions éventuellement la reviser que dans la mesure où nous aurions de votre part des assurances absolument formelles quant au choix de ces hommes, leurs fonctions exactes, le rôle précis que vous leur attribuerez et qui, dans notre esprit, ne peut être que celui d'adjoints aux délégués régionaux et surtout sur le fait que, d'une part, ils ne constitueront pas entre l'hôtellerie française, et le commissariat au tourisme un écran, que, d'autre part, cette création ne servira pas — cela a également été dit dans d'autres commissions — à caser quelques rescapés de certaines branches de la fonction publique qui trouveraient dans ces nouvelles fonctions un moyen de renaître.

Nous ne voulons pas que dans le tourisme et l'hôtellerie, qui sont des activités majeures, les hommes qui seront chargés d'appliquer la nouvelle politique du Gouvernement en matière de tourisme n'aient pas la vocation pour le faire.

Nous attirons donc votre attention sur ce problème et nous attendons avant de nous prononcer des informations directes de votre part.

M. le président. La parole est à M. Ebrard, rapporteur spécial.

M. Guy Ebrard, *rapporteur spécial.* Mes chers collègues, le problème soulevé par M. Laurin n'avait pas échappé à la commission des finances de l'Assemblée. Cette commission a eu la faveur d'entendre M. le ministre des travaux publics et du tourisme et d'obtenir de lui un certain nombre d'assurances que nous serions heureux de l'entendre réitérer en séance publique.

Nous avons en particulier obtenu de sa part l'assurance — qu'il nous a d'ailleurs confirmée tout à l'heure — que la dénomination d'inspecteurs de l'hôtellerie serait définitivement

abandonnée car elle constituait sans doute une erreur psychologique.

En second lieu, nous avons obtenu l'assurance que les six postes créés pourraient être considérés comme des postes d'adjoints aux délégués régionaux au tourisme et que leurs titulaires seraient plus spécialement chargés des problèmes d'équipement touristique en général.

Troisièmement, il nous a été assuré que les normes de classement des hôtels ne seraient revisées que lorsque la liberté des prix serait acquise.

M. le ministre des travaux publics, chargé du tourisme, ayant bien voulu nous donner ces assurances, votre rapporteur n'a pas manqué cependant de mentionner les réserves que M. Anthonioz et M. Jaillon avaient formulées après avoir pris connaissance de cette mesure, Mais, dans de telles conditions, votre rapporteur a finalement soumis à l'approbation de ses collègues le budget du tourisme tel qu'il était présenté, comportant la création de ces six postes, mais aussi les modifications que M. le ministre chargé du tourisme avait bien voulu nous accorder.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Si, comme l'a souligné M. Comte-Offenbach, j'ai manqué de brio dans la défense de la politique gouvernementale du tourisme, c'est parce que les rapporteurs ont bien voulu indiquer au cours de la séance d'hier l'accord qu'ils donnaient aux initiatives prises par le Gouvernement, en souhaitant qu'elles se développent dans l'avenir. J'ai voulu éviter, un long rapport... celui-ci est prêt, il ne comporte pas moins de 18 pages et pourrait être commenté en telle ou telle occasion au cours d'une séance réservée aux problèmes du tourisme proprement dits.

Que M. Comte-Offenbach soit rassuré, en tous cas, sur le sort de toutes les richesses touristiques d'une région qu'il connaît bien et qui est l'honneur de la France. Parmi les dernières publications du commissariat général au tourisme figurent un document « Châteaux » et une publication « Parcs et jardins ». Ces seuls titres donnent à M. Comte-Offenbach l'assurance que la région qui l'intéresse est au premier rang des préoccupations officielles. D'ailleurs, lorsque le commissariat général du tourisme a reçu récemment 2.500 dirigeants des agences de voyage américaines, une des tournées essentielles à leur intention a eu pour cadre la région qui l'intéresse. J'ajoute que nous nous efforçons de multiplier au départ de Paris des circuits vers cette région.

Cela étant, je dirai un mot de la création de six postes d'inspecteurs de l'hôtellerie. Des inquiétudes se sont manifestées sur ce point. L'utilité de cette création, je crois que tout le monde la reconnait maintenant. Un parlementaire a fait remarquer ce matin que le guide Michelin avait, pour le classement actuel des hôtels, meilleure réputation que celui de l'Etat lui-même. De toute évidence, le classement officiel doit être revu périodiquement et sérieusement. Il est nécessaire que nous mesurions la responsabilité que nous assumons à l'égard des touristes étrangers compte tenu de la propagande effectuée par les services officiels du tourisme. Les normes actuelles de classement sont anciennes, vagues. Qu'est-ce qu'une « robinetterie de qualité », par exemple ? Il est indispensable qu'un contrôle, non pas au sens de contrôle fiscal exercé par un polyvalant, comme le craignait M. Laurin, mais au sens de contrôle de l'équipement, soit entrepris, si l'on veut que le classement joue son rôle. Le contrôle est nécessaire pour que soient efficaces les mesures prises, sur le plan du crédit notamment, en faveur des hôteliers de qualité.

Je comprends certaines craintes des deux rapporteurs. J'indique, pour y répondre, que la revision des normes de classement sera faite avec l'accord de la profession. Les normes nouvelles, qui seront plus sévères que les normes anciennes, comme d'ailleurs le demande la profession elle-même, M. Roux l'a dit, les normes nouvelles ne seront appliquées que le jour où les prix seront libérées. L'évolution souhaitable en ce sens a déjà été amorcée pour un certain nombre de chambres ; elles se poursuivra.

Jusqu'à la date de la libération des prix, on appliquera les normes anciennes pour les chambres dont les prix ne seront pas encore libérés.

Par contre, il est nécessaire que le classement puisse être revisé.

Qui interviendra dans ce classement ? Qui le proposera ? Ceux que j'ai appelés, à tort, dans le texte déposé, les inspecteurs de l'hôtellerie. Cette expression prête à confusion. Ces fonctionnaires ne seront pas des inspecteurs des prix ; ce ne seront pas des redresseurs de torts. Leur rôle essentiel sera de vérifier la conformité des installations visitées avec les normes, d'opérer des constatations de fait ; leurs rapports seront d'ailleurs communiqués aux hôteliers.

Ils auront donc un rôle à la fois de vérification et de conseil en matière d'équipement. On les recrutera par conséquent parmi des personnes ayant l'expérience des questions d'équipement d'immeubles à usage collectif — hôtels, colonies de vacances, hôpitaux, etc.

Je rassure M. Laurin. Il faudra que les inspecteurs soient compétents en matière d'équipement, de canalisations et d'installations sanitaires par exemple. Donc, ils ne seront pas recrutés parmi les catégories qu'il citait avec inquiétude.

Pour bien montrer le désir du Gouvernement, dans les dispositions réglementaires à intervenir pour définir le statut des agents intéressés, je me propose d'utiliser dorénavant l'expression « contrôleur de l'équipement hôtelier » faisant ainsi disparaître le nom « d'inspecteur » de l'hôtellerie qui pouvait prêter à confusion.

C'est dans cet esprit que je demande à M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges de bien vouloir retirer son amendement.

M. le président. La parole est à M. Laurin, rapporteur pour avis.

M. René Laurin, *rapporteur pour avis.* Excusez-moi, monsieur le ministre, mais je voudrais que nous soyons bien d'accord sur cet élément nouveau...

M. Marcel Anthonioz. Cela me paraît bien difficile. Mieux vaut ne pas en parler !

M. René Laurin, *rapporteur pour avis.* ... et la réflexion de M. Anthonioz me rend encore plus circonspect.

Vous venez de modifier le nom du corps que vous allez créer, mais en réalité vous nous avez lu une note que vos services vous avaient préparée pour justifier la création du corps d'inspecteurs et non de contrôleurs.

Nous ne mettons certes pas en doute votre bonne foi ni celle du commissaire au tourisme, mais nous considérons que seuls des moyens législatifs nous permettent d'intervenir dans la politique gouvernementale et de provoquer de la part du ministre des engagements qui, entre nous, doivent être des engagements d'honneur.

Il est bien entendu, n'est-ce pas, que les hommes que vous allez choisir, que vous appeliez hier des inspecteurs, que vous appellerez demain des contrôleurs, que nous aurions voulu appeler des adjoints à l'équipement, seront chargés d'informer le délégué régional sur l'état d'équipement des hôtels, afin de permettre l'intervention ultérieure du commissariat au tourisme, dès que la libération des prix pour une certaine catégorie d'hôtels sera intervenue. Si c'est bien là votre conception et si la commission de la production et des échanges avait pu en être informée, elle aurait dans doute modifié sa position.

Mais si, par contre, vous entendez créer un corps d'inspecteurs, devenus contrôleurs, chargés de contrôler les robinets d'hôtels et de juger s'il est utile ou non — je sais que vous avez ajouté que cela se ferait avec l'accord de la profession — de classer les établissements dans telle catégorie et de leur attribuer tant d'étoiles, alors je vous dis, monsieur le ministre, qu'il y a désaccord. Il ne doit y avoir sur le plan fiscal dérivé sur celui de l'équipement la moindre polyvalence. Vous connaissez les difficultés auxquelles se heurtent les hôteliers, et je ne reviendrai pas sur ce problème connu de toute l'Assemblée.

S'il s'agit de faire en sorte que certains hommes, en qualité d'adjoints aux délégués régionaux au tourisme, apportent leur contribution au développement de l'équipement par les conseils, par exemple en matière d'utilisation de l'arsenal législatif ou réglementaire, par des prêts, par l'établissement de la liste dont on a tant parlé et dans laquelle il serait indispensable d'inclure tous les éléments immeubles, aussi bien les immeubles par définition que les immeubles par destination, au sens juridique du terme, alors oui, nous vous apportons notre accord et sommes prêts à retirer notre amendement.

Mais si, par contre, vous voulez créer un corps de six hommes que vous ne pouvez qualifier faute de critères, si ce n'est, avez-vous dit, leurs connaissances en matière de robinetterie, ce qui me paraît assez insuffisant compte tenu de la mission qui va leur être dévolue, et si vous ne leur confiez qu'une tâche de contrôle et de tracasserie — au risque de donner très vite le tracassin aux hôteliers (*Rires*) — alors nous ne pourrons pas vous suivre. Mais je crois que tel n'est pas votre désir, non plus que celui du haut commissaire au tourisme et de ses services. C'est pourquoi je voudrais, avant de retirer mon amendement —

je prie l'Assemblée de m'en excuser, mais la commission de la production et des échanges a été très précise à cet égard — obtenir de votre part, monsieur le ministre, toutes les assurances que nous souhaitons.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Guy Ebrard, *rapporteur spécial.* Monsieur le ministre, il ne faut pas jouer sur les mots. La commission des finances s'est montrée très compréhensive ; mais tout de même, nous dire aujourd'hui que vous appelez contrôleurs ceux que, hier, vous nommiez inspecteurs est assez peu sérieux.

Si je me réfère à votre déclaration devant la commission des finances, qui est différente de la note que vous avez lue tout à l'heure, laquelle, M. Laurin avait raison de le souligner, concernait les inspecteurs de l'hôtellerie, vous avez pris l'engagement de créer des délégués adjoints au tourisme. Pour moi, cela signifiait que cette création s'inscrirait à la suite de la réforme approuvée par le Parlement l'an dernier lorsque furent créés les postes de délégués chargés en particulier de la vérification de l'équipement collectif.

Je vous demande donc de bien vouloir renouveler à la lettre les engagements que vous avez pris devant la commission des finances ; je suis persuadé qu'ainsi nous pourrons alors vous suivre.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Mon état de fatigue doit être bien grand, puisque après avoir été constaté tout à l'heure par un excellent ami, il vient d'être à nouveau relevé d'une façon très nette par les deux rapporteurs. Ceux-ci m'ont reproché d'avoir lu un rapport qui concernait effectivement ceux dont ils voulaient modifier la fonction. Je l'ai fait précisément pour bien leur montrer ma bonne foi, pour bien marquer que, même dans la formule initialement envisagée par moi, les contrôleurs intéressés n'avaient pas les tâches ni les missions qui ont soulevé vos craintes. En rappelant le rôle qui avait été prévu pour eux dès l'origine, je croyais montrer par là même la bonne foi des services du commissariat général au tourisme.

N'oubliez pas, monsieur le rapporteur de la commission des finances, que le point essentiel de cette affaire c'est le point de départ. Vous dites ici : ce qu'il faut, c'est que les fonctionnaires intéressés complètent le rôle des douze délégués régionaux. Le point de départ de leur intervention est pourtant la nécessité d'une revision du classement des hôtels. L'Assemblée tout entière n'a-t-elle pas à plusieurs reprises montré qu'elle comprenait les critiques faites à propos de ce classement ?

Le classement des hôtels doit être revisé, mais qui s'en chargera ? Sont-ce des représentants des syndicats hôteliers seuls ? Ce serait un bien mauvais cadeau à leur faire. Il faut qu'ici l'administration intervienne, tienne compte de tous les facteurs objectifs définis en liaison avec la profession.

L'intervention de l'administration est d'autant plus nécessaire que des avantages de crédit et des avantages fiscaux sont consentis aux hôtels classés. Le point de vue du ministre des finances est ici le suivant, il ne l'a pas caché : des avantages sont consentis aux hôtels classés faisant un effort de modernisation. Il faut par conséquent un minimum d'intervention de l'administration pour bien s'assurer que tel hôtel correspond à la définition donnée et que les investissements qu'il a faits ont bien été de la nature jugée nécessaire.

Sur la demande de M. Ebrard, j'avais précisé à la commission des finances que, dans un premier temps, le rôle d'inspecteurs à créer devait être un rôle de conseiller. J'avais même parlé de rôle d'assistants techniques, pour bien montrer l'idée qui est la mienne.

M. René Laurin, *rapporteur pour avis.* Très bien !

M. le ministre des travaux publics et des transports. L'idée est donc la suivante : recruter six hommes qualifiés pour une tâche d'information nécessaire. Si je ne les appelle pas « délégués adjoints », c'est pour ne pas accumuler les difficultés puisqu'il y a douze délégués régionaux — et seulement six contrôleurs. Il va de soi que les délégués prendront place auprès des délégués régionaux et seront spécialisés dans une tâche de constatation et de conseil. C'est dans ce sens que la formule « d'assistant technique » peut être retenue.

Je prends donc l'engagement, étant précisé de nouveau que l'intervention du fonctionnaire à créer ne se manifestera en matière de classement qu'à partir de la libération des prix, de désigner les agents « assistants techniques à l'équipement hôtelier ».

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. René Laurin, *rapporteur pour avis.* Après l'engagement sans équivoque que M. le ministre vient de prendre, considérant qu'il s'agit d'assistants techniques des délégués régionaux et compte tenu que cette assistance ne s'exercera qu'après la libération des prix, la commission retire son amendement.

M. le président. L'amendement n° 57 présenté par M. Laurin, rapporteur pour avis, est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), au chiffre de 40.786.508 nouveaux francs.

(*Le titre III de l'état C, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. MM. Catalifaud, Jouault, Rieunaud, Duvillard, Jouhanneau, Perrin et Chapalain ont présenté un amendement n° 107 qui tend à réduire de 2.100.000 nouveaux francs les crédits du titre IV.

La parole est à M. Catalifaud.

M. Albert Catalifaud. Cet amendement aurait pu aussi bien être signé par 400 de nos collègues étant donné que depuis l'ouverture de cette discussion nous n'avons cessé d'entendre des interventions en faveur de l'objet visé.

Cet objet est de dégager les crédits nécessaires pour faire bénéficier les anciens combattants cheminots des campagnes simples et des campagnes doubles.

La délégation parlementaire qui s'est intéressée à la question et qui a tenté d'établir un colloque direct avec le ministère des finances a éprouvé de l'amertume devant la légèreté avec laquelle le ministère des finances l'a, d'une part, reçue, et a interprété la question et, d'autre, n'a pas répondu à plusieurs de ses lettres.

M. Eugène-Claudius Petit. L'amendement n'est pas recevable.

M. Albert Catalifaud. Monsieur Claudius Petit, vous êtes vice-président de l'Assemblée et vous connaissez donc bien notre règlement. Si cet amendement vient en discussion c'est qu'il a été reçu et s'il a été reçu c'est qu'il était recevable. Par conséquent, laissez-moi défendre mon amendement. Je m'étonne vraiment de votre réflexion.

M. Eugène-Claudius Petit. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. Je vous la donnerai quand M. Catalifaud aura achevé.

Veuillez poursuivre, monsieur Catalifaud.

M. Albert Catalifaud. L'objet de mon amendement est de supprimer un crédit de 2.100.000 nouveaux francs au chapitre 45-42, article 2 de l'annexe II des travaux publics et des transports.

Cette somme ne correspond pas à la totalité des crédits nécessaires pour faire bénéficier les anciens combattants cheminots de la mesure dont il est question, elle en représente à peu près le tiers. Mais nous ne sommes donc pas tellement gourmands, nous demandons seulement l'amorce d'une réalisation qui serait étalée sur trois ans.

M. Fernand Darchicourt. Très bien !

M. Albert Catalifaud. Voilà quelques jours, M. le ministre des anciens combattants s'est déclaré favorable à cette mesure, la souhaitant même. M. le ministre des travaux publics a également annoncé publiquement qu'il n'y était pas défavorable — pour ne pas dire qu'il y était favorable.

Dans ces conditions, nous ne comprenons pas qu'elle ne soit pas appliquée d'autant que, périodiquement, cette demande est renouvelée. Je suis un jeune parlementaire puisque je ne siège sur ces bancs que depuis deux ans et demi. Si je me préoccupe de cette affaire, ce n'est pas seulement parce que les anciens combattants cheminots le demandent, mais afin de supprimer une iniquité. Or mes collègues plus anciens affirment que la même question est posée en vain depuis déjà dix ou quinze ans. Cela est inadmissible.

Or, du fait des décès, le nombre des anciens combattants cheminots ne cesse de diminuer, et si, dans dix ou quinze ans encore, nous n'avons pas obtenu satisfaction, la dette de l'Etat vis-à-vis d'eux sera éteinte. Si c'est le but qu'on cherche à atteindre, il faut le déclarer officiellement.

La réduction demandée de 2.100.000 nouveaux francs de la subvention à la S. N. C. F. est destinée à amorcer cette mesure. Je demande à l'Assemblée de l'adopter. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

M. le président. La parole est à M. Claudius Petit pour un rappel au règlement.

M. Eugène-Claudius Petit. Tout à l'heure, en entendant l'énoncé de l'amendement présenté par M. Catalifaud, j'ai prononcé en aparté les mots : « Cet amendement n'est pas recevable ».

A mon avis, il y a deux raisons à cela.

Comme l'a excellemment rappelé notre collègue, nous en avons déjà discuté deux fois ces jours derniers. C'est donc la troisième fois que le même sujet est abordé au cours d'un même débat. Je ne crois pas que ce soit de bonne méthode parlementaire. Je ne crois même pas que ce soit autorisé par le règlement.

La deuxième raison est que cet amendement a une incidence financière.

M. Raoul Bayou. Ce n'est pas sérieux !

M. Fernand Darchicourt. Ce n'est pas à vous de le dire, monsieur Claudius Petit !

M. Eugène-Claudius Petit. Nous pouvons, les uns et les autres, présenter bien des demandes par le biais de la discussion budgétaire...

M. François Var. Laissez le Gouvernement prendre ses responsabilités !

M. Eugène-Claudius Petit. ...mais alors nous n'en sortirons jamais.

Cela dit, je ne juge pas le bien-fondé de la demande présentée en faveur des cheminots anciens combattants. Je ne veux même pas porter un jugement sur le fond. Je m'en tiens à la forme.

S'il est possible de réintroduire par le biais de chaque discussion budgétaire des amendements qui ont déjà été écartés une ou plusieurs fois, il est à craindre que la discussion budgétaire s'éternise sans jamais se conclure. (*Mouvements divers sur plusieurs bancs.*)

M. Fernand Darchicourt. Ce n'est pas à vous à le dire !

M. René Schmitt. C'est la seule arme dont nous disposions.

M. le président. En vertu de l'article 92 du règlement « les dispositions de l'article 40 de la Constitution peuvent être opposées à tout moment aux propositions, rapports et amendements par le Gouvernement ou par tout député ».

M. Claudius Petit a donc le droit d'opposer l'article 40 de la Constitution.

Dans ces conditions, je vais consulter la commission des finances.

La parole est à M. le rapporteur général.

M. le rapporteur général. Je ne pense pas, monsieur le président, qu'il m'appartienne d'opposer l'article 40 de la Constitution ou l'article 42 de la loi organique. Mais si le Gouvernement le fait, je déclarerai que son opposition est parfaitement recevable.

M. le président. Effectivement, monsieur le rapporteur général, il ne vous appartient pas d'opposer l'article 40 de la Constitution, mais c'est notre collègue M. Claudius Petit qui le fait. Je dois, en conséquence, consulter la commisison des finances.

M. le rapporteur général. Il est certain que l'article 40 de la Constitution est applicable à l'amendement n° 107 présenté par M. Catalifaud et plusieurs de ses collègues. (*Interruptions sur divers bancs.*)

M. Fernand Darchicourt. Je demande la parole pour répondre à la commission.

M. le président. Monsieur Darchicourt, je ne peux pas vous donner la parole pour répondre à la commission, mais je puis vous la donner pour un rappel au règlement, si vous le désirez.

M. Fernand Darchicourt. Je demande donc la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. Vous avez la parole.

M. Fernand Darchicourt. Peu importe la forme, contrairement à ce que pense notre collègue M. Claudius Petit, pourvu que soit abordé le problème de fond...

M. le rapporteur général. Non justement ! C'est essentiellement une question de forme.

M. le président. Monsieur Darchicourt, à partir du moment où la commission des financs déclare que l'article 40 de la Constitution est applicable, il n'est plus possible de poursuivre la discussion sur le fond.

M. Fernand Darchicourt. Sans être juriste ni spécialiste du règlement je ne crois pas que l'article 40 de la Constitution soit applicable...

M. le rapporteur général. Ce n'est pourtant pas discutable.

M. Fernand Darchicourt. ... puisqu'il ne s'agit pas d'augmentation de dépense mais de réduction de dépense.

M. René Regaudie. Et de l'application de mesures déjà prises.

M. le président. Il appartient à la commission des finances seule de se prononcer sur la recevabilité de l'opposition. C'est ce qu'elle a fait par la voix de son rapporteur général.

M. Pierre Comte-Offenbach. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Comte-Offenbach, pour un rappel au règlement.

M. Pierre Comte-Offenbach. J'ai écouté avec toute l'attention souhaitable l'argumentation de M. Claudius Petit et je dois dire que je n'en ai peut-être pas entendu de plus spécieuse depuis que j'ai l'honneur de participer aux débats de cette Assemblée !

M. Alain de Lacoste Lareymondie. On dirait que vous n'avez jamais écouté M. Debré !

M. Pierre Comte-Offenbach. Ce sont deux choses bien différentes que de solliciter de cette Assemblée une réduction de crédit indicative afin de faire au Gouvernement l'invitation hautement souhaitable de dégager les crédits sollicités par M. Catalifaud au profit des cheminots anciens combattants et de déposer un amendement qui serait justiciable de l'article 40 de la Constitution. Ce sont deux choses clairement distinctes.

Je ne vois absolument pas pour quelle raison juridique M. Claudius Petit peut déclarer de son banc et en aparté que l'amendement de M. Catalifaud, déjà reçu par la commission, est justiciable de l'article 40 de la Constitution.

M. Eugène-Claudius Petit. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Claudius Petit, pour un rappel au règlement.

M. Eugène-Claudius Petit. Monsieur le président, au début de la présente législature, plusieurs incidents ont surgi à propos, précisément, d'amendements tendant à diminuer les dépenses à titre indicatif et il a été décidé que ceux-ci n'étaient pas recevables car ils équivalaient à une proposition de résolution.

M. André Fanton. C'est exact.

M. Eugène-Claudius Petit. Je n'entends pas m'opposer à ce que satisfaction soit donnée à telle ou telle catégorie sociale.

M. Eugène Montel. Alors, nous ne comprenons plus !

M. Eugène-Claudius Petit. Je veux simplement marquer que si nous commençons à intervenir dans le débat budgétaire par des amendements indicatifs de diminution de dépenses, nous n'en finirons jamais, car chacun d'entre nous pourra toujours en présenter. Or il est inadmissible de laisser à un parlementaire, sous le couvert d'un amendement de diminution indicative, le privilège de se donner l'illusion de défendre une certaine catégorie de fonctionnaires alors que de tels amendements sont irrecevables. (*Exclamations à l'extrême-gauche.*)

M. le président. Monsieur Claudius Petit, il n'y a plus lieu de discuter ce problème ; l'affaire est réglée depuis que la commission des finances a déclaré l'amendement irrecevable.

Ma mission est d'appliquer le règlement. Je déclare donc que cet incident est clos.

M. Albert Catalifaud. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Catalifaud, pour un rappel au règlement.

M. René Schmitt. Je demande également la parole pour un rappel au règlement.

M. Albert Catalifaud. Monsieur le président, je regrette profondément la prise de position du Gouvernement...

M. le président. Il n'a encore rien dit !

M. Albert Catalifaud. Il a tout de même demandé l'application de l'article 40 de la Constitution.

M. le président. Ce n'est pas le Gouvernement, c'est M. Claudius Petit qui a invoqué cet article. Il en avait le droit, comme tout député.

M. Albert Catalifaud. Je m'étonne qu'un vice-président de l'Assemblée nationale ait pris une position aussi ferme sur un sujet qui préoccupe beaucoup de nos collègues puisque 400 d'entre eux se sont déjà prononcés.

M. le président. Il ne s'agit pas là d'un rappel au règlement.

M. Albert Catalifaud. Je ne pense pas que l'article 40 de la Constitution soit opposable à l'amendement, celui-ci tendant non à une augmentation, mais à une diminution des crédits...

M. le président. Monsieur Catalifaud, je vous prie de m'excuser de vous interrompre, mais, la commission des finances ayant déclaré l'amendement irrecevable, vous ne pouvez plus y revenir. Si vous continuez sur ce point, j'aurai le regret de vous retirer la parole.

M. Albert Catalifaud. Me permettez-vous une seule réflexion ?

M. le président. Une seule !

M. Albert Catalifaud. Je me demande ce que nous faisons ici (*Applaudissements à l'extrême gauche, sur certains bancs au centre, et à droite*) puisque nous ne pouvons même pas défendre de tels amendements !

M. le président. Vous vous demandez ce que vous faites. En ce qui me concerne, j'applique le règlement.

La parole est à M. Schmitt pour un rappel au règlement.

Ensuite, cette controverse sera close car l'Assemblée est suffisamment éclairée.

M. René Schmitt. Mes chers collègues, j'éprouve le plus grand respect pour la commission des finances et généralement pour ses décisions, mais la discussion que nous amorçons au sujet de l'application de l'article 40 de la Constitution à l'amendement n° 107 risque de faire jurisprudence. C'est la raison pour laquelle je me permets de prendre la parole.

Si nous suivons l'interprétation de la commission des finances, tous les amendements tendant à réduire des crédits devront être purement et simplement écartés.

M. André Fanton. On peut supprimer des crédits !

M. René Schmitt. C'est bien mon avis ! Mais je ne suivrai pas l'interprétation de M. Claudius Petit qui donne à l'amendement n° 107 une valeur indicative.

M. Eugène-Claudius Petit. Cette interprétation n'est pas de moi ; elle est de celui qui a défendu l'amendement !

M. René Schmitt. C'est insoutenable ! Un abattement de 210 millions d'anciens francs constitue, à nos yeux, une importante réduction de crédits, qui n'a rien de symbolique, ni d'indicatif. C'est le dégagement d'une ressource pour financer une autre dépense.

M. André Fanton. C'est interdit.

M. René Schmitt. J'affirme ici que nous avons le droit de le faire.

S'il n'en est pas ainsi, après-demain, lorsque viendra en discussion le budget des armées à propos duquel seront déposés des amendements d'une importance infiniment plus grande, par exemple pour la revalorisation de la condition militaire, nous serons privés de tout moyen d'action parce qu'il se trouvera toujours quelqu'un pour dire : Attention, il s'agit d'une réduction indicative de crédits : l'article 40 de la Constitution est opposable !

Je regrette que la commission des finances ne se souvienne pas très exactement de la rédaction de l'article 40 : « Les propositions et amendements formulés par les membres du Parlement ne sont pas recevables lorsque leur adoption aurait pour conséquence soit une diminution des ressources publiques, soit la création ou l'aggravation d'une charge publique ».

Ce n'est pas le cas de l'amendement de M. Catalifaud ni d'un côté ni de l'autre et l'Assemblée est parfaitement fondée en droit à le recevoir. (*Applaudissements à l'extrême gauche, sur quelques bancs à gauche et au centre et sur de nombreux bancs à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Marc Jacquet, *rapporteur général.* Je suis dans la même position que le président de l'Assemblée nationale : j'applique le règlement.

Or il est évident, monsieur Schmitt, qu'il s'agit en l'espèce d'une réduction indicative de crédits. Mais, même s'il ne s'agissait pas de cela, l'adoption de l'amendement impliquerait la création de charges nouvelles pour l'Etat, ce que l'article 42 de la loi organique interdit formellement. Par conséquent, dans l'une ou l'autre hypothèse l'article 40 de la Constitution ou l'article 42 de la loi organique est applicable.

M. Pierre Comte-Offenbach. Je demande la parole.

M. le président. Je ne puis vous l'accorder.

D'ailleurs, M. le rapporteur général n'a pas terminé son propos.

M. le rapporteur général. J'ajoute, monsieur le président, que les virements de crédits — M. Schmitt le sait bien — ne sont pas admis.

Je saisis cette occasion pour signaler à la présidence que cette discussion n'aurait pas eu lieu si elle avait préalablement consulté la commission des finances.

Pour deux budgets qui seront appelés demain, j'ai relevé le même problème : deux amendements tendant à des réductions indicatives de crédits seront, à mon sens, traités exactement par l'Assemblée de la même façon que celui de M. Catalifaud.

Je souhaite donc, pour éviter tout précédent fâcheux et pour fixer définitivement et avec précision la doctrine sur ce point, que la présidence veuille bien soumettre ces amendements à l'examen de la commission des finances préalablement à la séance publique.

M. le président. Je ferai part de vos observations à la présidence. Dorénavant tous les amendements sans exception seront renvoyés à la commission des finances qui prendra alors position.

M. le rapporteur général. Les amendements financiers seulement.

Il ne faudrait pas que la présidence se décharge de ses responsabilités.

M. le président. Nous sommes d'accord.

M. le président. Je vais mettre aux voix le titre IV...

M. Pierre Comte-Offenbach. Que devient l'amendement ?

M. le président. Il a été déclaré irrecevable, sa disjonction est de droit. La discussion est close.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre IV de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), au chiffre de 23.416.039 NF.

(*Le titre IV de l'état C, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. René Schmitt. Voilà ce que vous avez gagné !

M. le président. Sur le titre V, la parole est à M. Schmitt.

M. René Schmitt. Je n'ai pas voulu intervenir dans la discussion de ce budget, me réservant d'évoquer, à propos du titre V, un problème local : la reconstruction du quai de Normandie, dans le port de Cherbourg.

Vous connaissez cette affaire, monsieur le ministre. A la Libération, les Allemands, avant leur reddition, firent sauter systématiquement le quai de Normandie, qui fut remis provisoirement en état par les troupes américaines. Puis le taret s'attaqua aux appontements en bois, qui firent l'objet d'une nouvelle réfection provisoire par le génie français.

Aujourd'hui, l'état de choses est à peu près le même qu'au lendemain de la Libération. Je vous demande donc, monsieur le ministre : en premier lieu, si le financement de la reconstruction du quai de Normandie est assuré ; en deuxième lieu, quand pourront commencer les travaux ; en troisième lieu, si la continuité des travaux est garantie.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je répondrai brièvement à la question posée par M. Schmitt sur le titre V.

Je lui confirme que l'opération dite du quai de Normandie, à Cherbourg, est inscrite au quatrième plan, ainsi que je le lui avais promis. Le problème consiste maintenant à fixer, à l'intérieur de ce plan, une date de mise en œuvre et des délais d'exécution. C'est sur ces points que quelques difficultés de détail subsistent encore dans le choix à opérer entre différentes opérations.

Mais l'assurance que j'ai donnée à M. Schmitt lors de ma visite à Cherbourg demeure.

L'opération est bien inscrite au quatrième plan ; nous nous efforcerons de la commencer et de la terminer le plus vite possible.

M. René Schmitt. Néanmoins, je resterai en contact avec vous, monsieur le ministre, pour les deux questions qui restent encore dans l'ombre.

M. le président. La parole est à M. Dreyfous-Ducas.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Je me suis également abstenu de prendre part à la discussion mais, afin d'expliquer ma position, je dirai pourquoi, après n'avoir pas voté le titre IV, je ne peux pas non plus voter le titre V du présent budget.

M. le ministre des travaux publics et des transports connaît mes raisons. Je ne suis pas d'accord sur sa politique de coordination des transports. Je l'en avais averti l'année dernière. Je lui avais signalé que l'application de la coordination tarifaire, que le système de péréquation dans les chemins de fer ne pouvaient conduire qu'à une nationalisation générale des transports et à des difficultés de décentralisation industrielle. Je suis tout à fait hostile à cette politique, de même qu'à la politique d'investissement qui est suivie.

Telles sont les raisons pour lesquelles je ne voterai pas le titre V.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le titre V ?...

Je mets aux voix, pour le titre V de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. — Travaux publics et transports), l'autorisation de programme au chiffre de 328.600.000 nouveaux francs.

(L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. Travaux publics et transports), le crédit de paiement au chiffre de 86.052.000 nouveaux francs.

(Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. Travaux publics et transports), l'autorisation de programme au chiffre de 21.600.000 nouveaux francs.

(L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (I. Travaux publics et transports), le crédit de paiement au chiffre de 4.320.000 nouveaux francs.

(Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Nous abordons l'examen du budget des travaux publics et des transports (Section II : Aviation civile et commerciale).

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

II. — Aviation civile et commerciale.

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(Mesures nouvelles.)

« Titre III. — Plus 10.024.502 nouveaux francs ;

« Titre IV. — Plus 6.528.555 nouveaux francs. »

ETAT D

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils.

(Mesures nouvelles.)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 243.270.000 nouveaux francs ;

« Crédit de paiement, 118.931.000 nouveaux francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 34.730.000 nouveaux francs ;

« Crédit de paiement, 20.310.000 nouveaux francs. »

La parole est à M. Anthonioz, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

M. Marcel Anthonioz, *rapporteur spécial.* Mesdames, messieurs, pour la première fois depuis plusieurs années, le budget de l'aviation civile connaît une stabilisation relative qui contraste avec le dynamisme du secteur dont nous avons à traiter.

Ceci résulte du fait que l'accroissement des dépenses avait été particulièrement rapide au cours des derniers exercices, puisqu'elles étaient passées de 370 millions de nouveaux francs en 1958 à 627 millions de nouveaux francs en 1961.

La physionomie générale du budget de 1962 présente, par rapport à celui de 1961, une augmentation de 43 millions au titre des dépenses de fonctionnement et de 2.584.000 nouveaux francs en dépenses en capital, portant ainsi le total du budget à 672.725.797 nouveaux francs.

Diverses modifications de présentation viennent changer cette année la contexture du budget du S. G. A. C. C.

Il s'agit, tout d'abord, du transfert au budget de l'aviation civile des crédits relatifs au dégrèvement des carburants utilisés par l'aviation civile, inscrits auparavant au budget des charges communes. Pour 1962, les crédits correspondants s'élèvent à 18.500.000 nouveaux francs.

Il s'agit, par ailleurs, de l'ouverture d'un nouveau chapitre d'équipement, le chapitre 68-90 intitulé « Participation au développement de l'infrastructure des Etats membres de l'agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar », doté de 28.600.000 nouveaux francs en autorisations de programme et de 15.730.000 nouveaux francs en crédits de paiement.

A ce chapitre seront inscrits, à partir de 1962, les crédits utilisés pour l'équipement des aéroports et des routes aériennes dans les Etats membres de l'A. S. E. C. N. A. Ces crédits étaient, en fait, jusqu'en 1961, inscrits au chapitre 58-90 : « Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole ». La modification de présentation qui nous est proposée ne fait que traduire les changements intervenus dans la structure politique d'outre-mer. Elle n'entraîne pas de dépenses nouvelles.

Enfin, trois chapitres seront transférés, en 1962, du budget de l'aviation civile et commerciale au budget des affaires étrangères. Il s'agit là de la participation de la France aux frais de fonctionnement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse pour 160.000 nouveaux francs, des dépenses correspondant à l'entretien d'une station météorologique au Groënland et en Islande pour 717.400 nouveaux francs, et enfin de la participation de la France à Eurocontrol pour 2.366.814 nouveaux francs.

Nous aurons l'occasion de reprendre nos réflexions à l'encontre de ces transferts, tellement il nous paraît peu indiqué que des opérations de caractère technique, si justifiée que soit la concentration sur le plan pratique international, soient transférées du budget de l'aviation civile, partant du budget des travaux publics, au budget des affaires étrangères.

Bornant là ces considérations générales, je limiterai mon exposé à l'examen de certains points essentiels de ce budget en me faisant l'interprète des souhaits et des préoccupations exprimés par la commission des finances.

Le chapitre 31-22 concerne les personnels. Le problème des personnels demeure préoccupant. Le sort des agents de la navigation aérienne et de la météorologie réclame toute notre attention compte tenu des responsabilités qui leur incombent et des insuffisances de leur situation malgré les aménagements intervenus.

Le problème des contractuels se pose également avec insistance. Sur les 800 que compte le S. G. A. C. C., certains occupent leur poste depuis huit et même douze ans ; leur présence n'a donc plus un caractère occasionnel et leur titularisation est souhaitable. Peut-être ne convient-il pas d'envisager celle-ci dans les corps des titulaires, ce qui n'est pas très facile, mais de rechercher la titularisation à titre personnel, et d'établir à cette fin un plan permettant, dans un délai de cinq ans au plus, de normaliser chaque cas.

En ce qui concerne le personnel navigant, les difficultés de l'an dernier, les grèves lourdes de conséquences tant sur le plan social que financier, ont reçu une solution, et l'accord intervenu à l'initiative d'Air-France, repris par l'ensemble des compagnies de navigation aérienne, apporte aux intéressés, notamment aux pilotes et aux équipages des quadriréacteurs, l'essentiel des apaisements qu'ils désiraient.

Un mot sur le chapitre 34-23 concernant le sauvetage à terre et en mer. Les crédits passent de 2.326.090 nouveaux francs à 3.726.090 nouveaux francs, augmentation nécessitée par l'utilisation et l'exploitation des six Constellation achetés par le ministère à Air-France.

Le chapitre 45-61 concerne les aéroports. Il nous permet de nous féliciter de la mise en service d'Orly, aéroport aux dimen-

sions du trafic considérable en augmentation constante que connaît la capitale. Il en coûtera cette année au budget 26.500.000 nouveaux francs pour Orly et le Bourget, par suite des aménagements qui s'imposent et de la mise en construction d'une deuxième piste pour quadriréacteurs, tellement il est peu normal qu'un aéroport de cette importance ne possède qu'une seule piste de ce genre.

Cette piste mesurera 3.500 mètres. Au budget de la présente année, 5 millions de nouveaux francs sont prévus à cet effet.

Je ferai deux remarques sur les subventions aux aéroports de Bâle-Mulhouse et de Tanger. Pour le premier de ces aéroports, qui reçoit une subvention de 160.000 nouveaux francs, comme je l'indiquais tout à l'heure dans mon préambule, je demande la réintégration de ce poste au titre du budget des travaux publics.

En ce qui concerne l'aéroport de Tanger, je signale combien il est opportun que ce soit la dernière année que le budget supporte cette charge de 800.000 nouveaux francs, ce problème étant en instance de règlement avec le Maroc qui prendra cet aérodrome à sa charge.

En abordant les dépenses en capital, il convient de noter la place importante qui est faite à la construction aéronautique. Les chapitres 53-22 et 53-24 prévoient des crédits en faveur du matériel aéronautique et des dépenses d'études et de prototypes.

Les autorisations de programme s'élèvent à 125 millions de nouveaux francs sur lesquels 100 millions de nouveaux francs sont réservés à *Caravelle*. Sur ce total, 40 millions de nouveaux francs sont affectés à sa modernisation, 60 millions de nouveaux francs à l'étude de la nouvelle *Caravelle X A*.

Douze millions de nouveaux francs sont réservés au *Super-Broussard* de Max Holste. Rien n'est prévu pour *Breguet*. Il faut le regretter car le *Breguet* 941 et le *Breguet* 942 sont des appareils qui affirmeront bien vite leurs possibilités.

Il n'y a pas de crédit affecté à l'étude d'un appareil supersonique, alors qu'en 1961 10 millions de nouveaux francs figuraient à ce sujet, ce qui était d'ailleurs bien insuffisant. Cela est d'autant plus regrettable que la compétition est ouverte sur le plan international et qu'en France la société Sud-Aviation a déjà proposé au Gouvernement un modèle de moyen-courrier supersonique. Etudes et réalisations du prototype représentent 150 milliards d'anciens francs environ. La société Sud-Aviation est virtuellement chargée des études qui s'imposent. Elle les poursuit en collaboration avec Dassault et en accord avec la British Aircraft Corporation.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, que toutes assurances nous soient données sur ce point, afin d'avoir la certitude que la France ne demeurera pas en dehors de la compétition.

De *Caravelle*, je voudrais redire ici toute la réussite et exprimer à ceux qui en sont les auteurs et responsables notre reconnaissance et notre vive satisfaction. (*Applaudissements.*)

Cet appareil que maintenant chacun connaît et dont tant d'usagers ont déjà pu apprécier les exceptionnelles qualités, reçoit le large agrément des compagnies les plus importantes du monde. Après l'United Air Lines qui, dès l'an dernier, a acquis vingt *Caravelle* et pris une option sur quinze, c'est, cette année la T. W. A. qui récemment a passé un marché pour vingt appareils et pour quinze en option.

Il s'agit de *Caravelle* 10 *A*, ancienne VII rééquipées de deux réacteurs General Electric. Cette opération constitue le marché le plus important traité avec l'Amérique puisqu'elle représente près de soixante-dix milliards d'anciens francs.

Le fait que deux des compagnies américaines de transports aériens les plus importantes aient choisi *Caravelle* de préférence au *Bœing* 727 qui bientôt sera prêt, témoigne de la valeur et des qualités de *Caravelle*. Les études actuellement poursuivies permettront de sortir rapidement la *Caravelle-Horizon* qui, non seulement procède d'une profonde évolution technique, mais répond tout particulièrement aux exigences du marché américain et aux normes fixées pour le moyen-courrier type de l'avenir.

La gamme *Horizon* comprendra les trois modèles I, II et III, aux performances nettement supérieures à *Caravelle* 10 *A* et répondant à des missions plus particulières.

A ce jour, Sud-Aviation a vendu 146 *Caravelle* et a reçu des options pour 43 appareils. Sur ces 189 appareils, 85 sont livrés. Cette série, avec les nouveaux modèles, peut se prolonger et atteindre — qui sait ? et nous le souhaitons — 250 appareils, autorisant ainsi un bilan terminal des plus réconfortants, en évitant, dans le même moment, le ralentissement du travail et, partant, de trop sensibles licenciements parmi les ouvriers de Sud-Aviation.

Il convient de se féliciter du succès de *Caravelle*, qui est celui de Sud-Aviation et de tous ceux qui, aux divers échelons, animent cette société, avec compétence et dynamisme, et dont la conscience et le travail ont permis une réussite qui honore notre pays et participe si valablement à sa promotion économique et sociale. (*Applaudissements.*)

En ce qui concerne le chapitre 53-90, toujours dans les dépenses en capital, je veux brièvement souligner les efforts entrepris ou poursuivis en faveur de l'infrastructure en métropole. La liste des interventions, sans être aussi complète que nous l'aurions souhaité, confirme l'action consentie pour l'équipement de la métropole en aérodromes répondant aux besoins du transport moderne.

Un effort semblable, de moindre importance mais de même caractère, a été réalisé dans les départements d'outre-mer. Nous trouvons, au chapitre 58-90, 31 millions de nouveaux francs en autorisations de programme et 61 millions de nouveaux francs en crédits de paiement.

Je vous demande de réserver à l'aviation légère une mention particulière. L'aviation légère et sportive occupe une large place dans la vocation aéronautique française. L'effort accompli au cours de ces dernières années et les prévisions de l'actuel budget en faveur de l'aviation légère et sportive témoignent du souci manifesté par l'Etat à l'égard d'une activité qui est plus qu'un sport, qui constitue un élément profondément valable sur le plan humain et sur le plan social.

Il apparaît toutefois, monsieur le ministre, qu'un effort tout particulier doit être fait en faveur du vol à voile. C'est la meilleure initiation à l'aviation, c'est la voie la plus séduisante qui s'offre aux jeunes aviateurs et qu'il faut favoriser. Actuellement, le vol à voile rencontre de réelles difficultés. Les planeurs cédés par l'Etat sont pour la plupart hors d'usage. Sur 1.200 planeurs que nous avions en 1949, il en demeure 600 environ, dont un tiers en mauvais état. Pour l'acquisition d'un planeur — qui représente environ 30.000 NF — une prime de 60 p. 100 est accordée aux associations agréées et une prime de 30 p. 100 aux autres bénéficiaires. Il serait souhaitable que pour l'acquisition de planeurs biplans permettant l'instruction et la formation des jeunes pilotes, la prime soit portée de 60 p. 100 à 90 p. 100.

En 1970, les jeunes seront près de 7 millions. Il faut songer à fixer leurs aspirations, leurs besoins d'action et de détente. L'aviation leur lance un appel séduisant. Encore faut-il tout faire pour leur permettre d'y répondre !

L'aviation légère et sportive bénéficie de la détaxe sur l'essence. Mais les modalités de remboursement sont peu pratiques et sont souvent à l'origine de difficultés pour les intéressés. Ceux-ci attendent fréquemment une année le remboursement auquel ils peuvent prétendre. Deux cent cinquante millions d'anciens francs sont ainsi laissés à la disposition de l'Etat — véritable avance — alors que les aéro-clubs connaissent des trésoreries difficiles. Il serait peut-être souhaitable — je ne sais ce que vaut cette suggestion, monsieur le ministre — que l'essence soit détaxée à l'achat afin d'éviter ces longs retards dans le remboursement du dégrèvement des droits sur le carburant, remboursement qui s'effectue, je le rappelle, au taux de 60 p. 100.

Dans la seconde partie de mon exposé, je rappellerai brièvement les problèmes concernant Air-France, la desserte intérieure Air-Inter, Eurocontrol, Air-Union et l'A. S. E. C. N. A.

Les chapitres 34-81 et 45-81 correspondent aux contrats réglant l'essentiel des rapports de l'Etat avec Air-France. C'est ainsi qu'au chapitre 34-81, 9.800.000 nouveaux francs — 2 millions de nouveaux francs de plus que l'an dernier — sont prévus pour la formation du personenl navigant. Dans ce domaine le régime demeure tel qu'il fut prévu par l'arrêté du 13 octobre 1959.

Par contre, la participation de l'Etat aux frais de stage a été précisée par un nouveau contrat signé le 15 septembre 1961 entre le ministre des travaux publics et la compagnie Air-France. Ce contrat limite la participation de l'Etat à 80 p. 100 des frais des stages B, C et T, à 75 p. 100 des frais des stages A et à 35 p. 100 des frais des stages D. Les stages ultérieurs de perfectionnement seront intégralement à la charge des compagnies. Il est bon de noter à titre d'information qu'en 1959, il a été formé 74 pilotes et 68 en 1960.

Au chapitre 45-81 figure, comme l'an dernier, un crédit de 60 millions de nouveaux francs qui correspond à l'intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation des lignes internationales d'Air-France. Ce déficit s'établit déduction faite du bénéfice que la compagnie Air-France réalise traditionnellement sur ses lignes hors contrat. L'application de cette procédure à l'exercice 1960 a conduit l'Etat à accorder une contribution financière de 55 millions de nouveaux francs.

En ce qui concerne les dispositions à prendre pour 1961 et 1962, des pourparlers sont en cours pour modifier ces contrats mais on peut penser que, quelle que soit la décision, les principes de base du contrat actuel demeureront inchangés.

C'est ce qui justifie, compte tenu des prévisions actuelles, l'intervention au titre de 1962, d'un crédit de 60 millions de nouveaux francs égal à celui de 1961

Le chiffre d'affaires de la compagnie Air-France pour l'exercice 1960 avait été de 1.254.217.369 nouveaux francs, soit une augmentation de 18,6 p. 100 par rapport à l'année 1959.

L'année en cours, après un excellent départ, s'est révélée difficile surtout sur l'Atlantique Nord. Les remplissages ont été moins importants que prévus pour plusieurs raisons : campagne américaine en faveur de la production nationale, crise économique, tension politique.

Les prévisions de novembre 1960 fixant à 24,6 millions de nouveaux francs le déficit global et à 27,7 millions de nouveaux francs le déficit sur le secteur international, seront dépassées et on peut estimer que l'année 1961 se traduira pour Air-France par un déficit sensiblement équivalent à celui de l'an dernier. Phénomène important, Air-France a enregistré une augmentation du nombre de passagers de 14 p. 100, c'est-à-dire un pourcentage très inférieur à l'accroissement du nombre des sièges offerts, soit 38 p. 100, ainsi que le signalait M. Courant. Pour 1962, il est possible d'être plus optimiste ; la croissance normale du trafic doit permettre une majoration de 21 p. 100 du chiffre d'affaires par rapport à celui de 1961.

Les dépenses augmentant de façon moins rapide, il ne devrait en coûter pour l'année prochaine que 40 millions de nouveaux francs à l'Etat. C'est hélas ! la situation de la quasi-totalité des compagnies de transport aérien, ce qui rappelle la nécessité d'une politique d'accords afin d'éviter les surcapacités.

L'importance du programme d'équipement pour 1962 va poser, pour la compagnie, des problèmes de financement difficiles. Jusqu'à maintenant, malgré ses efforts d'autofinancement, limités par la nécessité de maintenir un fonds de roulement minimum, Air-France a dû recourir surtout à l'emprunt pour financer ses programmes d'investissements. Fin 1961, 1.485 millions de nouveaux francs auront été empruntés, sur lesquels 304 millions de nouveaux francs ont été remboursés. Il restera une dette de 1.180 millions de nouveaux francs, soit près de douze fois le montant du capital social.

Cette situation a deux conséquences principales. Premièrement, l'amortissement des emprunts grève de plus en plus lourdement les possibilités d'autofinancement et pèse sur la trésorerie.

Deuxièmement, les charges d'intérêt deviennent très élevées : 59 millions de nouveaux francs en 1961 et 65.400.000 nouveaux francs en 1962. A vrai dire, va se poser tôt ou tard le problème de l'augmentation du capital social des compagnies. C'est le seul moyen pour celles-ci — moyen normal d'ailleurs — de se procurer une partie des ressources dont elles ont besoin. Cette augmentation de capital pourrait prendre la forme d'une incorporation d'une partie de la dette à l'égard du fonds de développement économique et social. Cette procédure reviendrait en somme à étendre à Air France la procédure de la dotation en capital, qui a été retenue déjà pour d'autres entreprises nationales.

Il importe qu'une solution intervienne dans un proche avenir, permettant à Air France de plus grandes facilités d'exploitation. 1962 marquera un nouveau durcissement de la compétition internationale, les compagnies étant toutes actuellement dotées d'avions à réaction. Ces perspectives de concurrence redoublée sont inséparables de l'idée d'une surcapacité qui, sans apporter au public des avantages concrets, serait lourdement onéreuse pour les compagnies. Il faut souhaiter que celles-ci recherchent ensemble les formules d'une coopération les libérant de la surenchère et, si possible, les mettant à même d'abaisser leurs prix de revient pour un meilleur emploi des moyens dont elles disposent.

C'est la voie choisie par Air France qui a conclu, ces dernières années, différents accords avec des compagnies étrangères ou françaises. Ces accords prévoient l'exploitation en participation des lignes long courrier en vue d'éviter toute déperdition de force nuisible en définitive à l'usager Ainsi s'engage et se poursuit l'action d'Air France dont le dynamisme et la réussite servent heureusement le prestige et la vie économique du pays.

Le problème de la desserte intérieure actuellement assurée par Air Inter préoccupe beaucoup les usagers, certes, et un très grand nombre de nos collègues.

C'est ainsi que nos collègues du Sud-Ouest, nos collègues de Lyon et ceux du Nord sont longuement intervenus auprès des différents rapporteurs pour leur faire part de leurs préoccupations et de leurs souhaits en faveur d'Air Inter.

Votre rapporteur s'est permis de consacrer en son rapport une large place à Air Inter et à sa mission. Dans ce développement, je veux retenir, certes, les différents aspects de l'exploitation de la compagnie Air Inter, mais surtout le problème que pose depuis bien longtemps déjà la desserte aérienne intérieure.

Les résultats acquis, si ce n'est sur le plan du profit direct mais au regard de l'expansion économique des régions desservies, justifient le maintien des liaisons effectuées et, dans certains cas, permettent de souhaiter l'augmentation des services en même temps que la possibilité d'entrevoir l'ouverture de nouvelles relations.

Sur ce dernier point il apparaît qu'un effort tout particulier doit être fait sur les transversales aux liaisons difficiles, ainsi qu'au titre des lignes saisonnières, répondant ainsi aux besoins des touristes étrangers et français qui souhaitent fréquenter nos nombreuses stations.

C'est ce que la compagnie Air Inter s'est efforcée de réaliser en 1961 et ce qu'elle souhaite intensifier en 1962. Cela pose le problème de l'équilibre financier de la société Air Inter et du choix des modalités servant de base aux exploitations en cause.

Air-Inter n'est pas riche et vit curieusement, je dirai même de façon peu orthodoxe. Cette compagnie vit sur son capital, qu'elle grignote à belles dents. Il était de 400 millions d'anciens francs en 1958 ; bien que porté à 550 millions en 1960, il sera, au terme de l'exercice 1961, réduit à une centaine de millions d'anciens francs. Le compte d'exploitation de 1961 se soldera par un déficit de 260 millions d'anciens francs, dont 50 millions seulement à la charge d'Air-Inter, 210 millions étant supportés par les municipalités, les conseils municipaux et les chambres de commerce intéressées.

Cette situation ne peut durer. Air-Inter doit normalement assurer son fonctionnement et son mécanisme financier. Quant aux collectivités, elles ne peuvent continuer à participer dans une telle proportion au déficit des lignes ainsi créées.

Il convient donc, monsieur le ministre, que vous informiez l'Assemblée des mesures que vous comptez prendre en vue de permettre à Air-Inter de poursuivre sa mission dans des conditions qui libèrent les collectivités intéressées de l'essentiel des charges par trop excessives qui, en ce domaine, leur incombent.

Il est une question annexe que le rapporteur formule avec une certaine réserve, mais qui traduit le sentiment de la commission des finances. N'estimez-vous pas, monsieur le ministre, compte tenu des conditions d'affrètement particulièrement avantageuses dont bénéficie actuellement Air-Inter auprès d'Air France, de T. A. I. et d'Air-Nautic, qu'il serait souhaitable pour elle, et, partant, heureux pour les finances publiques, de surseoir à l'acquisition d'appareils et aux charges très lourdes qu'entraîneront, pour cette compagnie, la constitution d'une flotte et la formation de ses propres équipages.

Je sais que vous aviez prévu en faveur d'Air-Inter une somme de 2 millions de nouveaux francs. Mais M. le ministre des finances n'a pas cru devoir vous suivre.

Je souhaite qu'il vous aide en vue de rechercher une formule répondant au désir unanimement exprimé par les membres de la commission des finances afin que, soit par ce mécanisme, soit par l'utilisation des crédits dégagés par une détaxation intégrale du prix de l'essence, les collectivités intéressées puissent connaître les allégements unanimement souhaités.

En plusieurs circonstances, ici même, nous avons défini les raisons et la nécessité d'une internationalisation de l'infrastructure aérienne concernant les moyens de contrôle et de navigation. Cet aménagement est particulièrement nécessaire dans le cas de l'Europe, où la densité du trafic est élevée en même temps que faibles sont les distances par rapport aux performances des appareils modernes.

C'est ainsi que naquit Eurocontrol au début de 1959.

Le 12 décembre 1960, une convention signée à Bruxelles a matérialisé cette entreprise, à laquelle participent l'Allemagne fédérale, la Belgique, la France, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni. Dès ratification par les parlements des six pays, l'organisation prendra corps.

Pour 1961, le budget de cette organisation fut de 2.250.000 nouveaux francs ; la contribution française s'est élevée à 610.000 nouveaux francs. Pour 1962, il s'élèvera à 8.464.820 nouveaux francs ; la participation de la France sera de 2.366.814 nouveaux francs, dont 600.000 nouveaux francs seulement sont inscrits à ce budget, pour une raison que j'ai indiquée tout à l'heure, à savoir qu'Eurocontrol a été rattaché au ministère des Affaires étrangères.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, une telle disposition paraît très inopportune car, s'agissant d'une activité purement technique, je ne vois pas comment le ministère des affaires étrangères, qui n'est pas du tout préparé à cette mission, pourra y répondre, et je souhaite que, comme pour le Bâle-Mulhouse, Eurocontrol rejoigne votre ministère.

« L'aviation constitue l'un de nos meilleurs liens sur le plan de l'amitié et de la coopération avec les nations amies d'Afrique ».

Aussi devons-nous nous féliciter de la constitution de la société Air Afrique.

Coopération avec les compagnies françaises Air France, T. A. I., U. A. T., association multinationale sont les fondements de cette réalisation, confirmée à Yaoundé le 28 mars dernier. Onze nations y participent, chacune étant intervenue pour 6 p. 100 dans le capital social, la France — trois compagnies réunies — ayant en charge 34 p. 100.

Air Afrique exploite avec douze D. C. 4 les lignes intra-africaines. Elle interviendra aussi sur des liaisons extérieures à l'Afrique noire.

Avant la constitution d'Air Afrique, Madagascar avait créé la M. A. D. A. E. R. A.

Il faut se féliciter de la réalisation d'Air Afrique qui constitue ainsi un seul pavillon pour les onze pays participants, évitant une fragmentation des efforts qui eût été aussi antiéconomique que regrettable sur le plan politique.

En ce qui concerne Air Union, il y a peu de choses à dire.

L'une des préoccupations dominantes du transport aérien demeure la concentration des moyens, la coordination de l'exploitation. Eurocontrol, A. S. E. C. N. A., Air Afrique, sur des plans et avec des objectifs différents, tendent vers le même but, permettant la rationalisation de l'exploitation que réclament la sécurité, l'efficacité, l'économie ainsi que l'équilibre financier du transport aérien.

C'est dans cet esprit que, sur le plan européen, a été conçue Air Union.

Les idées les plus séduisantes, les réalisations les plus souhaitables, sont parfois longues à se matérialiser. C'est ainsi qu'Air Union a quelque peine à se concrétiser et se heurte à certaines difficultés. La transformation de la situation africaine n'est pas étrangère à ce retard. Elle modifie de façon sensible les bases de l'accord envisagé, je le rappelle, entre Sabena, Lufthansa, Alitalia et Air France.

Nous devons formuler le souhait que se réalise Air Union dans les meilleurs délais, mais surtout dans le respect des intérêts nationaux et compte tenu de la situation de chacune des compagnies aériennes françaises.

Depuis un an l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique, à Madagascar, l'A. S. E. C. N. A., est entrée en fonction conformément aux dispositions de la convention de Saint-Louis du 12 décembre 1959.

Cette initiative répond au souci de préserver l'unité d'exploitation des services de sécurité aérienne assurés par la France sur une base territoriale plus large que celle des Etats aujourd'hui indépendants.

Douze Etats ont signé la convention. Le dernier en date est le Cameroun, qui adhéra le 5 janvier dernier. Le Mali, pour des raisons politiques, n'adhère pas, mais fait néanmoins largement appel à l'Agence. La convention le permet.

Sa mission essentielle, l'organisation de la sécurité par les longs courriers dans l'unité de l'espace aérien, est déterminée par l'article 2.

L'article 10 permet, par convention annexe, l'organisation par l'Agence de la sécurité à l'échelon du territoire considéré. Dans ce cas, la France intervient pour 50 p. 100 dans le montant des dépenses.

Quant à l'article 12, il autorise les plus larges accords sur le plan intérieur de chacun des pays de l'ex-Communauté.

Sa mission ainsi définie, l'A. S. E. C. N. A. s'efforce de la poursuivre avec la double préoccupation d'une réalisation technique de premier ordre, mais aussi d'un climat social et psychologique si souhaitable aux rapports entre la France et chacun de ces territoires.

L'A. S. E. C. N. A. compte actuellement près de 6.000 agents ; 5.000, c'est-à-dire tous ceux allant jusqu'au niveau d'adjoint technique, sont Africains ; 750 occupant les postes supérieurs sont Européens.

L'A. S. E. C. N. A. poursuit cette nécessaire africanisation.

En sept ans, on estime devoir former un nombre d'agents et de techniciens africains équivalant au nombre de postes actuellement occupés par des Européens.

Le détail du budget de l'A. S. E. C. N. A. figure au rapport écrit.

Un chapitre nouveau 68-90 doté, en autorisations de programme, de 28.600.000 nouveaux francs, et, en crédits de paiement, de 15.730.000 nouveaux francs pour 1962, et 12.870.000 nouveaux francs pour 1963, est prévu, afin de poursuivre le programme d'équipement que réclame la sécurité du transport aérien.

Nous devons nous féliciter du rôle de l'A. S. E. C. N. A. Sur le plan technique, son rôle est essentiel ; sur le plan politique, il est heureux de souligner l'intérêt qu'il représente par les contacts étroits qu'il entretient avec chacun des territoires.

Il permettra le transfert aux Etats de l'ex-Communauté des activités et responsabilités qu'assumait la France, ceci sans heurts, sans risques pour les usagers.

Année après année, la relève africaine s'effectue, allégeant les frais de la France.

Il subsistera le sentiment attachant de cette collaboration qui ne peut qu'être un élément complémentaire en faveur d'une action se poursuivant en commun.

En conclusion, quelles sont les perspectives du transport aérien ? Elles sont à la fois réjouissantes et inquiétantes.

Réjouissantes, parce qu'il est certain que l'on va vers une vulgarisation et une utilisation de plus en plus développée du transport aérien. Les chiffres de passagers, chaque année, l'attestent.

Inquétantes, parce que l'évolution des techniques est telle qu'elle pose à la fois des problèmes d'exploitation et des problèmes financiers délicats et lourds d'incidences.

Les capacités offertes atteignent des proportions telles qu'il convient de repenser le problème du transport aérien.

Les avions qui bientôt relieront New-York à Paris en trois heures à peine, avec 250 personnes à bord, risquent de connaître souvent des remplissages insuffisants, ceci dans le moment où la généralisation du supersonique fera obligation aux compagnies de procéder à des investissements considérables.

Il est urgent de convenir d'une véritable concentration des moyens, d'une harmonisation des efforts et de l'action de l'ensemble du transport aérien, si l'on veut éviter d'en compromettre la pleine expansion.

Telles sont, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, les considérations que je devais exprimer au nom de la commission des finances qui, sous le bénéfice des remarques présentes, propose l'adoption de ce budget. (*Applaudissemens.*)

M. le président. La parole est à M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Claude Labbé, *rapporteur pour avis.* Dans la préface de son rapport, notre rapporteur général a placé ce budget de 1962 sous le signe de la dynamique de l'équilibre.

Vous-même récemment, monsieur le ministre — c'était, je crois, devant une assemblée de journalistes — vous avez fait allusion à la bicyclette qui va d'autant plus droit qu'on roule plus vite.

De cette philosophie de l'accélération, je ne retrouve pas la marque dans l'évolution des crédits consacrés à l'aviation civile et commerciale.

Equilibré, certes, mais sans imagination, ce budget fait plutôt penser au planeur, et vous savez ce qui arrive quand les courants ne portent plus.

Nous ne devons pas nous reposer sur les lauriers de la *Caravelle* ni vivre sur la lancée d'un heureux essor de notre construction aéronautique.

Dans cinq ans au plus tard, que nous le souhaitions ou non, l'ère du transport aérien supersonique s'ouvrira. Il s'agit d'être prêts.

C'est précisément aujourd'hui l'heure du choix. Et dans le cadre du plan d'équipement, il faut prévoir l'intervention de l'Etat, d'abord pour le financement de nos prototypes, et notamment de la *Super-Caravelle* de Sud-Aviation qui doit être notre réalisation de pointe.

Choix aussi de la formule. Il semble que l'on doive s'arrêter à celle d'un moyen courrier volant aux environs de mach 2 et résultat d'un mariage de *Caravelle* et de *Mystère IV*.

Encore est-il fort important de fixer dans le projet les possibilités souhaitées de cet appareil, qui peut être soit un long moyen courrier, soit un court moyen courrier, ce qui est très différent.

L'industrie américaine s'orientera vraisemblablement exclusivement vers la réalisation d'un long courrier intercontinental volant aux environs de mach 3. Il paraît sage de ne pas essayer de s'aligner sur cette formule pour trois raisons au moins : le risque de concurrence trop directe et disproportionnée avec les Etats-Unis ; la nécessité de continuer à satisfaire notre clientèle de *Caravelle*, qui est celle d'un moyen-courrier bien placé sur le marché international ; enfin si les performances de vol à mach 2 ne supposent guère de bouleversements dans l'industrie, les problèmes de mach 3 et au-delà soulèvent notamment des problèmes thermiques qui apparaissent difficiles même à l'époque du cosmos.

Nous souhaitons que cette *Super-Caravelle* possède un rayon d'action suffisant pour couvrir les escales d'Europe, d'Algérie, de la Communauté. Il serait paradoxal de voler à mach 2 sans pour autant pouvoir dépasser Alger ou Rome.

Cette réalisation séduisante, ce prototype, ne doit pas nous faire oublier les autres firmes françaises dont l'effort est remarquable. Et nous sommes surpris qu'aucun crédit ne vienne cette année aider, c'est-à-dire hâter la réalisation du *Bréguet* 941. Souvenons-nous du *Bréguet Deux ponts*, excellente machine qui fit ses preuves, mais beaucoup trop tard malheureusement pour notre exportation.

Heure du choix aussi pour la politique de nos compagnies. Le regroupement des compagnies aériennes apparaît dans la situation actuelle comme une nécessité à laquelle nul n'échappe et que personne ne semble contester. Avec la disparition de certaines petites compagnies privées, la fusion en projet entre l'U. A. T. et la T. A. I. tend à confirmer cette tendance.

Il n'est pas sans intérêt que le statut de nos compagnies intérieures se clarifie au moment où la constitution d'une large entente européenne semble devoir entrer dans un phase nouvelle.

Nous n'en sommes plus, et c'est heureux, au temps où l'on répartissait les trafics comme l'on partage un gâteau, où l'on permettait l'acquisition à l'étranger d'appareils constituant une flotte disparate, où l'on coordonnait dans la division.

Les accords conclus sur la base de l'existence des trois compagnies françaises sont déjà déformés par le regroupement de deux d'entre elles. Le jeu de la concurrence protégée et du libéralisme sous monopole nous semble, à la lumière de ces faits, totalement condamné.

Heure du choix pour le transport intérieur.

Nous souhaitons, monsieur le ministre — et ce souhait est exprimé par de nombreux membres de la commission de la production et des échanges, des diverses régions de France — que vous nous donniez l'assurance formelle qu'en aucun cas nous ne reviendrons à une nouvelle mise en sommeil du transport aérien intérieur français. Les lignes ouvertes doivent être maintenues, le réseau complété.

Par ailleurs la régularité des programmes et des horaires est une condition essentielle pour l'exploitation d'un réseau intérieur. Les formalités peuvent être notablement simplifiées, notamment par la spécialisation poussée d'une partie de l'aérogare d'Orly et par la mise en service de la liaison Orsay-Orly, car si les délais aéroport-ville sont insupportables pour certaines liaisons internationales, ils le sont bien plus encore pour les liaisons intérieures.

Déjà, et malgré un défaut de publicité regrettable, le trafic intérieur français fait preuve de son rôle important dans le cadre d'une politique de décentralisation et de renaissance économique de la province. On ne dira jamais assez l'aspect réel et psychologique de l'avion dans le développement provincial. N'oublions pas non plus que tout réseau intérieur reste lié au réseau international. Paris—Genève n'est-elle pas une ligne internationale desservant pourtant toute une région de la France ?

Un regroupement s'imposera-t-il un jour ? Pour l'instant, nous vous demandons, monsieur le ministre, de suivre de près l'expérience d'Air-Inter, en plaçant l'idée de service avant toute autre notion.

Les problèmes humains dans l'aéronautique sont d'autant plus importants que la technicité y est plus poussée.

Félicitons-nous du dialogue maintenant ouvert en permanence entre le personnel navigant d'Air France et son président. Dans le bilan de cette compagnie, le poids visible, et invisible aussi, des mouvements de grève pèse lourdement. Une politique du personnel à la fois réaliste et humaine s'impose dans une entreprise qui emploie plus de 20.000 personnes sous tous les cieux et dans des catégories d'activités très diversifiées.

Que votre tutelle en la matière, monsieur le ministre, se fasse aussi stricte que légère. J'ai déjà donné un avis sur ce point au cours d'un débat sur les entreprises nationalisées. Je n'y reviendrai point.

Nous vous demandons aussi de régler le statut du personnel de la navigation aérienne, et notamment des contractuels. Il s'agit — vous le savez — d'un personnel d'élite dont on ne souligne pas suffisamment la conscience et le dévouement. Faire cesser au plus tôt disparité et injustice envers ces techniciens est votre devoir, monsieur le ministre. Je suis certain que vous aurez à cœur de ne point y faillir.

Je partage l'opinion de mon collègue M. Anthonioz sur l'évolution des crédits d'aide à l'aviation légère et sportive. Cette aide est très nettement insuffisante. Même si l'effort de l'Etat paraît raisonnable, il n'est pas à la mesure de notre époque.

Les réalisations prestigieuses, comme l'aérogare d'Orly inaugurée cette année par le général de Gaulle, ne doivent pas nous faire oublier l'ensemble de notre infrastructure en métropole, en Algérie, au Sahara — je pense à l'aéroport de Touggourt — et dans la Communauté.

Le trafic intérieur notamment nécessite un équipement très complet de nos aéroports métropolitains.

Quant au projet d'aéroport international, il faut l'envisager pratiquement, mais il suppose aussi le développement de l'infrastructure hôtelière, tant il est vrai que l'avion participe à toutes les formes de l'activité d'un pays : si l'on ne construit pas d'avion et si l'on n'a pas un certain prestige, on ne transporte pas ; si l'on transporte, il faut pouvoir accueillir. Ce sont des vérités évidentes.

Avec l'avis favorable que la commission de la production et des échanges donne à l'adoption de ces crédits essentiels, je voudrais, en conclusion, citer cette phrase : une nation a le rang de son aviation.

Pardonnez-moi, monsieur le ministre, si j'ai montré dans cet avis beaucoup trop d'ambition ; elle se voudrait à la mesure que nous souhaitons à la grandeur de notre pays. (*Applaudissements.*)

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Davoust.

M. André Davoust. Mes chers collègues, après quelques considérations d'ordre général j'examinerai essentiellement la situation des personnels de la navigation aérienne que MM. les rapporteurs ont évoquée brièvement.

Ce qui frappe tout d'abord dans ces personnels, c'est leur diversité et leur manque d'unité. Si le personnel des bases aériennes est rattaché aux ponts et chaussées, celui de la météorologie possède un statut propre. A côté du personnel de la navigation aérienne, il y a les contractuels, il y a les ouvriers permanents qui possèdent un statut et ceux qui n'en possèdent pas, il y a les personnels d'Algérie et ceux dits locaux. Je ne parle pas des agents employés dans les services administratifs ni de ceux qui travaillent dans les services extérieurs.

Nous remarquons aussi que l'effectif du personnel n'a pas augmenté depuis cinq ans, alors que leurs activités ont progressé dans tous les domaines, compte tenu de l'évolution rapide des transports aériens au cours des dernières années.

Une réforme de ces corps s'est donc révélée indispensable pour faire face aux nécessités de fonctionnement des services. La réforme attendue comporte un effort certain de compréhension, je le reconnais ; mais je me demande si ses bases ne sont pas quelque peu arbitraires.

Le budget qu'on nous propose est trop souvent gagé : on améliore des postes, mais l'on supprime des emplois. Je lis, par exemple, au chapitre 31-21 qu'à la création de 512 emplois dont la nécessité est évidente — il s'agit d'ingénieurs, de chefs-techniciens et de techniciens supérieurs — correspond la suppression de 512 emplois dont l'utilité n'est pas contestée. Gager la réforme ne suffit pas et ne répond pas au but recherché.

Entre le fiacre et le cheval-vapeur, des transformations techniques et sociales se sont opérées. De même, du vol à vue au pilotage sans visibilité n'y a-t-il pas eu nécessité d'évolution technique du contrôle, et de l'avion à moteur à celui du réacteur n'y a-t-il pas eu nécessité de mettre au diapason les techniques au sol et les personnels chargés des matériels ?

En bref, un tableau officiel des fonctions ne devrait-il pas avoir pour corollaire normal un tableau des effectifs ?

Les pourcentages de transformations d'emplois ayant été établis, il va falloir maintenir définir les fonctions relevant des emplois d'ingénieur, de chef-mécanicien et de technicien dont je parlais à l'instant.

Il s'agit d'une première étape, certes, mais que sera la seconde ?

Dans le rapport du Plan, un tableau fait apparaître une diminution de 348 emplois entre 1960 et 1965, mais, je l'ai déjà dit, l'évolution des techniques crée des besoins en personnels. Je crois que demain les services ne pourront plus faire face aux tâches nouvelles. On parle d'un million d'emplois nouveaux à créer grâce à l'application du Plan. La navigation aérienne ferait-elle partie de secteurs professionnels d'un autre âge et serait donc appelée à disparaître ?

Pourtant, on évoque la possibilité de trouver une nouvelle impulsion à l'aviation d'affaires. Il faudra équiper les aérodromes ; qui les fera fonctionner ?

En résumé, c'est un véritable plan d'évolution qu'il faut mettre en chantier. L'amélioration du statut doit répondre au progrès de l'aviation et tenir compte de l'effort de perpétuelle adaptation que ce progrès exige du personnel.

Faut-il envisager une réforme encore plus profonde de ce personnel, de le « sortir » en quelque sorte de la fonction publique, en créant, par exemple, un organisme parapublic, tel un office, qui permettrait plus de souplesse vis-à-vis d'un secteur en constante évolution technique ? Mais il s'agit là d'une œuvre de longue haleine qu'il ne m'appartient pas d'évoquer.

J'arrive à quelques observations particulières.

La réforme des corps de la navigation aérienne se traduit par une augmentation de crédits, certes, mais aussi — je l'ai dit — par la suppression de postes dont le besoin est réel. Ces suppressions me paraissent injustes à l'égard de certains corps comme celui des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne puisque, pour eux, on supprime 200 millions de francs en quatre ans et que la réforme ne leur en rend que 30.

Il s'agit d'un personnel dont les fonctions comportent souvent de lourdes responsabilités et qui fut constitué à l'origine par l'intégration des commandants d'aérodrome, des chefs de poste radioélectrique, enfin, d'agents contractuels, militaires de réserve pour la plupart qui, au lendemain de la guerre, possédaient en matière d'opérations aériennes une compétence qui a été largement utilisée. J'ajoute que ce corps n'est pas en voie d'extinction puisque son effectif s'élevait à 45 unités au moment de sa constitution en 1949 et qu'il atteint actuellement 120. Ce personnel est inquiet de son avenir. Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous puissiez le rassurer.

Un mot maintenant sur la météorologie nationale.

La réforme de ce corps intéresse, dans le budget que nous discutons, 144 fonctionnaires sur 2.006. Elle se traduit, si elle est menée au terme prévu, 1965, par diverses créations et suppressions.

Au lendemain de la guerre, notre météorologie accusait sur les autres pays un grand retard dû au volontaire ralentissement du service pendant les années d'occupation. Ce retard n'a pas été comblé. Or, si notre « météo » accomplit parfaitement sa tâche dans le domaine de la protection aéronautique, elle joue également un rôle dans divers domaines pour lesquels son utilisation — comme cela se fait à l'étranger — s'avère précieuse : agriculture, hydrologie, urbanisme, recherche scientifique notamment.

Pour effectuer ces travaux éminemment utiles, la météorologie a besoin d'être rajeunie. Pour ce faire, il faut apporter des changements dans la structure du service et améliorer la situation du personnel. Afin de donner aux carrières nouvelles qui s'ouvrent à lui, un attrait susceptible de permettre un recrutement normal, il faut que le futur statut comporte à tout le moins : une amélioration du début de carrière, un nombre de grades de débouchés à indices plus élevés accessible à un pourcentage normal d'agents, des possibilités accrues d'accès dans les corps supérieurs.

Je souhaite qu'une nouvelle étude du problème soit entreprise et je voudrais, monsieur le ministre, savoir si une solution est en vue.

J'en arrive maintenant au problème des contractuels.

Il n'y a qu'un problème, celui de leur intégration. Les contractuels de l'aviation civile, à l'inverse de ce qui se passe dans d'autres départements ministériels, bénéficient pour la plupart d'un statut, dit statut 1018 de 1948. Ils occupent des emplois permanents.

Rien ne s'oppose donc, me semble-t-il, à une intégration qui ne représente pratiquement aucune charge budgétaire, puisque l'administration est déjà obligée de cotiser pour eux à deux régimes de retraites : l'I. G. R. A. N. T. E. et l'I. P. A. C. T. E.

J'ajoute qu'un précédent en matière de contractuels existe au ministère des anciens combattants. Ce précédent ne peut que vous encourager, monsieur le ministre, à œuvrer en ce sens.

Je désire appeler également votre attention sur un problème qui revêt un certain aspect politique : il s'agit des agents à statut local et des agents contractuels dits locaux.

Le chapitre 31-11 du « bleu » concerne des agents à statut local. De quoi s'agit-il ? Si ce sont des agents des départements d'outre-mer, il est peu normal qu'ils soient considérés à statut local car on risque de créer ainsi un esprit de partition en opposant métropolitains et locaux.

Dans les départements d'outre-mer existent des agents contractuels de la navigation aérienne dits locaux : ces agents se plaignent de n'être pas considérés comme appartenant aux corps de titulaires ou de contractuels. Ainsi, ils ne peuvent prétendre aux transformations d'emplois. Il se crée, là aussi, un climat d'opposition vis-à-vis de la métropole.

Je pense qu'il importerait de les réintégrer très rapidement et de leur donner les mêmes droits que leurs collègues de travail, car ils assurent avec conscience et compétence leurs tâches professionnelles.

On notera qu'ils ne sont pas très nombreux à la Martinique, la Guadeloupe et en Guyanne. Je ne crois pas qu'il y en ait à la Réunion. La décision que j'espère coûterait peu à l'Etat, puisqu'ils sont déjà rémunérés comme contractuels.

Quelques mots seulement pour souligner les très graves problèmes qui se posent en Algérie quant aux situations des divers personnels qui y sont en service.

D'une part, le volontariat ne se manifeste pas pour remplacer les personnels qui, pour des raisons diverses, demandent leur mutation. Il serait désirable de rechercher rapidement des solutions.

D'autre part, l'exploitation des aérodromes algériens de Philippeville, Constantine, Batna, Biskra, Bougie, Chéragas et Tiaret est assurée par du personnel dit « cadre local » payé sur le budget de l'Algérie. Ce personnel, faute de statut, est très inquiet. Il n'a aucun espoir d'être titularisé ni aucune possibilité d'effectuer des versements pour une retraite ou de concourir pour accéder à des grades supérieurs.

Pourtant, quelque espoir semble luire depuis peu puisqu'il semble que l'on s'oriente vers la création d'un office similaire, dans la forme, à ce qui a été créé en Afrique et à Madagascar. Mais il importe — si le projet voit le jour — que ce soit bien un « office de la sécurité aérienne en Algérie et au Sahara » qui soit créé et non un quelconque organisme d'infrastructure qui ne permettrait aucun prolongement futur.

Je terminerai par quelques observations concernant la situation de certains agents.

Je signale, par exemple, la création d'un corps de téléphonistes prévue au chapitre 31-01. Les modifications d'effectifs gagées par des suppressions d'emplois aux divers chapitres impliquent, en principe, que les services ont recensé tous les emplois relevant du nouveau corps de téléphonistes. Or, je ne suis pas tout à fait convaincu, car pour des opérations similaires des pyramides d'effectifs ont été établies en fonction d'impératifs budgétaires.

Le chapitre 31-42 appelle un court commentaire.

Les personnels de la navigation aérienne doivent constamment suivre des stages de perfectionnement ou de transformation de spécialités : ces stages sont indispensables à la bonne marche des services, mais ils ne vont pas sans créer de profondes perturbations dans les foyers des agents. Un régime indemnitaire pour stagiaires a, certes, été institué, mais il ne compense pas les divers ennuis créés et n'encourage pas les agents chargés de famille à suivre de tels stages. Pourquoi ne pas purement et simplement allouer des indemnités dites « frais de mission » ?

Quant au personnel ouvrier, il n'est pas toujours rémunéré suivant le groupe correspondant à sa fonction professionnelle. Il apparaît, en tout cas, comme certain que les vingt-huit emplois prévus au chapitre 31-13 sont insuffisants pour réparer l'ensemble des injustices actuelles.

La création de quatre postes d'agents contractuels au chapitre 31-11 m'amène à dire que je ne comprends pas pourquoi on crée des emplois d'agents sur contrat alors que l'on diminue certains effectifs de corps de titulaires.

Ma dernière observation portera sur la limite d'âge du personnel navigant des corps techniques de la navigation aérienne.

Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, l'émotion soulevée dans les milieux intéressés par la publication de l'arrêté du 29 juillet 1960 rayant des contrôles du personnel navigant les membres des corps techniques de la navigation aérienne ayant atteint l'âge de cinquante-cinq ans. Vous avez bien voulu faire connaître à notre collègue M. Devèze que vous envisagiez de modifier l'arrêté en cause en reculant la limite d'âge de manière à aligner les corps techniques de la navigation aérienne sur les corps techniques militaires de l'air.

Je ne pense pas que les mesures attendues aient été prises car, il y a quelques jours à peine, une licence de pilote a encore été retirée en application du texte susindiqué. J'espère que les difficultés que vous rencontrez seront bientôt aplanies et que vous pourrez ainsi apaiser l'émotion qui règne dans le personnel en cause.

J'ai pensé que ce tour d'horizon sur la situation faite aux personnels de l'aviation civile était utile à l'occasion de la discussion de ce budget comme l'avait fait au mois de juillet M. Devèze lors du vote du collectif.

A la lumière du projet de loi de finances, j'ai passé en revue la plupart des services qui attendent qu'une solution

soit apportée à leurs problèmes. Monsieur le ministre, vous êtes attaché à l'essor de l'aviation civile. Vous connaissez le dévouement d'un personnel compétent, aimant son travail qu'il accomplit avec une conscience remarquable. Je sais que vous étudiez ses problèmes, que vous comprenez ses difficultés et que vous vous préoccupez de son avenir. J'attends donc avec confiance les bonnes réponses que vous ne manquerez pas de me faire sur les sujets que je viens d'invoquer. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Lecocq.

M. René Lecocq. Un fâcheux concours de circonstances a voulu que je sois obligé de réduire à dix minutes la demi-heure que j'avais demandée pour l'intervention que je tenais à faire en faveur des liaisons aériennes entre le Nord de la France et les pays circumvoisins. Je me bornerai donc à l'essentiel.

C'est un fait que la région du Nord est sous-développée, au sens restreint du terme, s'entend. Je veux dire par là — et je ne cesserai de le proclamer parce que c'est une vérité que M. Baumgartner lui-même a reconnue précédemment — que l'expansion du Nord de la France serait beaucoup plus importante et plus rapide si cette région recevait une aide plus généreuse de la part du Gouvernement.

La façon dont celui-ci aide au développement du trafic aérien de cette région est un exemple typique du quasi-abandon dans lequel on la laisse. Ainsi, M. le ministre des travaux publics et des transports avait fait inscrire une subvention de 200 millions d'anciens francs destinée à faciliter la création d'un réseau intérieur qui est indéniablement nécessaire à notre économie. M. le secrétaire d'Etat aux finances a fait supprimer cet article et M. le Premier ministre, appelé à arbitrer le litige, a confirmé cette décision.

Je pense que ce fut là une mauvaise opération, car cette modeste subvention serait venue alléger quelque peu l'effort que doivent soutenir seules les collectivités locales pour l'aménagement de ce réseau aérien intérieur.

On comprend mal pourquoi le Gouvernement ne traite pas sur un plan d'égalité les différents modes de transport. Pourtant, il serait équitable que cette participation au déficit d'exploitation d'Air Inter fût rétablie au plus tôt.

Dans le même budget figureront les subventions à la compagnie Air France proportionnellement à son chiffre d'affaires international. Aussi, les choses pourraient-elles s'arranger pour le Nord si le directeur d'Air France pouvait garantir que l'aérodrome de Lille-Lesquin sera assuré d'un minimum de liaisons en 1962.

Le premier objectif à atteindre est l'établissement d'un service quotidien entre Lille et Londres et entre Lille et Dusseldorf. Mais pourquoi doit-on défendre des causes aussi justes et aussi évidentes ?

C'est un fait que le trafic aérien sur la partie la plus prospère de la France est de beaucoup inférieur à ce qu'il est non seulement dans les pays à haut niveau de vie mais même dans d'autres régions de France, à Marseille, Nice, Bordeaux, Lyon, par exemple.

On conçoit l'incidence que peut avoir ce retard sur notre économie. Un pays, une région, ne peuvent se développer que s'ils possèdent des moyens de transport adéquats. Or, dans l'état actuel du réseau routier et ferroviaire entre Lille et Paris, seuls des transports aériens peuvent mettre le Nord en liaison rapide avec ses clients du reste de la France et des pays du Marché commun.

Il faut aussi considérer que près de quatre millions d'individus vivent dans un rayon de 50 kilomètres autour de l'aérodrome de Lille-Lesquin qui est, de ce fait, le lieu où doit être établi normalement un aérodrome moderne.

Cette importance démographique jointe à une puissance industrielle, commerciale et culturelle considérable justifie pleinement l'existence d'un aéroport assurant un trafic important. D'ailleurs, si l'on voulait priver le Nord de cet avantage au profit de Paris, on commettrait une nouvelle erreur dont il ne serait pas difficile de démontrer la gravité si j'en avais le loisir.

Or 10.000 commerçants et industriels se déplacent chaque année pour leurs affaires par train ou en automobile du Nord et du Pas-de-Calais vers le centre de la France. Pourquoi ne pas leur permettre de se déplacer par l'avion, en définitive moins onéreux et plus rapide ?

Les huit chambres de commerce du Nord ont eu à cœur de démontrer que la chose était nécessaire et même souhaitée. En effet, pendant neuf mois, elles ont exploité à leurs frais une ligne témoin qui a transporté près de 12.000 passagers entre le Nord et le Sud de la Loire.

Les transports aériens vers la Grande-Bretagne connaissent la même faveur. Si l'on compare ce qui se passe dans certains pays où les transports aériens sur petite distance sont intenses, avec ce qui se passe dans notre pays et, en particulier dans le Nord de la France, on s'aperçoit combien notre région est déshéritée. C'est contre cela qu'il faut réagir au plus vite, car, si nos moyens de transport ne sont pas adaptés à notre économie, nous risquons de voir celle-ci péricliter dangereusement.

Il faut que de bonnes liaisons aériennes, ne passant pas par Paris, mettent le Nord en relation rapide avec les grandes villes de France et avec les grandes métropoles du Marché européen.

C'est alors que se pose le dilemme suivant : ou bien on permet à Air-Inter d'assurer ces liaisons, et alors il faut l'aider ; ou bien Air France veut à tout prix se réserver le monopole des transports publics, et alors il faut que le Gouvernement fasse rapidement de Lille-Lesquin une base digne de l'importance de la région qu'elle doit desservir.

C'est pourquoi je me permets, monsieur le ministre, de vous demander quelle option le Gouvernement est susceptible de prendre dans l'avenir et si, personnellement, vous avez des projets relativement à l'aménagement des transports dans le Nord de la France. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Cermolacce.

M. Paul Cermolacce. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le chapitre de la « navigation aérienne » du budget de l'aviation civile est doté de quelques crédits supplémentaires. Avec la création d'emplois pour deux ingénieurs généraux et l'ingénieur en chef, ces crédits permettront, pour l'essentiel, la transformation en « divisionnaires » de seize ingénieurs des travaux, soit 3,58 p. 100, et de 430 adjoints techniques en 88 chefs techniciens et 342 techniciens supérieurs sur un total de 1.750, soit un pourcentage de 24,4 p. 100.

La marge est grande entre ces crédits et ceux que demandait M. le secrétaire général à l'aviation civile pour mettre en application une réforme statutaire jugée très nettement insuffisante par les personnels.

Mais cette marge paraît encore plus démesurée lorsqu'on connaît les revendications des personnels de la navigation aérienne.

En matière statutaire, ces revendications ne peuvent paraître démagogiques à qui connaît le travail de ces personnels chargés d'assurer la sécurité des avions en vol.

Chacun se flatte de posséder une aviation marchande qui concurrence brillamment celle des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne, mais sait-on qu'un contrôleur de la navigation aérienne française gagne de deux à trois fois moins qu'un de ses collègues britanniques ou américains ?

Selon la réforme statutaire gouvernementale, pour les adjoints techniques dont le traitement, en fin de carrière, est actuellement de 1.107 nouveaux francs 27, indemnités comprises, 27 p. 100 seulement d'entre eux parviendraient à l'indice terminal 390, avec un traitement de 1.185 nouveaux francs 25, et 7 p. 100 achèveraient leur carrière à l'indice 420, avec près de 1.300 nouveaux francs.

Cette proportion est notoirement insuffisante. Depuis 1956, le volume du trafic a augmenté de plus de 30 p. 100. Celui des effectifs est, par contre, inchangé.

La mise en exploitation des appareils à réaction, depuis 1959, a exigé une adaptation profonde des personnels, une augmentation des connaissances nécessaires, en même temps qu'elle a considérablement augmenté l'intensification du travail, en raison des charges de travail.

Doit-on encore signaler que, tenant compte de la vitesse des avions à réaction, une récente conférence de l'I. A. T. A. a estimé que la responsabilité totale de l'évitement des abordages en vol incombait maintenant aux services du sol ?

L'indice terminal 390, en fin de carrière, qui a reçu l'approbation du conseil supérieur de la fonction publique le 20 juin dernier, pour le corps des instituteurs, doit, dans de telles conditions, être reconnu juste et nécessaire pour les adjoints techniques de la navigation aérienne recrutés au niveau du deuxième baccalauréat.

Enfin, l'échelle indiciaire 280-450, reconnue justifiée, le 20 décembre dernier, par le conseil supérieur de la fonction publique, doit permettre aux agents techniques de navigation aérienne actuels, dont les fonctions débordent largement celles qui sont dévolues au cadre B, de prétendre à une rémunération plus en rapport avec leur travail et les responsabilités qu'ils assument.

Quant aux agents de la navigation aérienne qui ne bénéficient d'aucune disposition favorable dans la réforme statutaire gouvernementale, il est nécessaire de rappeler le vote intervenu au

conseil supérieur de la fonction publique, le 20 juin dernier, tendant à les classer dans l'échelle indiciaire 180-295 net, ancienne échelle 8 C.

L'évolution du transport aérien et, partant, celle des services de sécurité au sol, commandent la mise en œuvre d'une série de mesures propres à assurer l'avenir du corps de la navigation aérienne. Ainsi, devraient-être envisagés la titularisation des contractuels aux grades correspondant aux diverses fonctions exercées, dans l'esprit de la loi du 3 avril 1950 sur la réforme de l'auxiliariat ; l'accès du corps des adjoints techniques largement ouvert aux agents de la navigation aérienne par voie de concours professionnels ; la fixation à l'indice terminal net 550 de la fin de carrière des ingénieurs des travaux et enfin le classement de tous les personnels dans le service actif.

Pour les personnels de la météorologie nationale, un mémoire vous a été adressé comme à nous-mêmes.

Il est signé de l'ensemble des organisations syndicales C. G. T., C. F. T. C. et Force ouvrière. Ces organisations syndicales constatent que votre réforme des corps de la météorologie intéresse au maximum 114 fonctionnaires sur 2.006 et que, si elle devait être menée sur ces bases à son terme, prévu en 1965, elle se traduirait par la suppression de 50 postes d'ingénieur ; la création de 50 postes d'ingénieur de travaux, soit 10 p. 100 de l'effectif ; la création de 200 postes de technicien chef et de technicien supérieur. Il est probant qu'avec de telles perspectives la réforme proposée ne vise nullement à une amélioration générale de la situation de ce personnel hautement qualifié.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, monsieur le ministre, l'ensemble des personnels a rejeté une telle réforme et leurs syndicats se sont refusés à élaborer de nouveaux statuts basés sur de tels principes.

Ils n'entendent pas être déclassés par rapport aux techniciens du Centre national de la recherche scientifique et aux fonctionnaires de l'enseignement, non plus qu'au personnel du ministère des postes et télécommunications qui ont des statuts identiques. Leurs revendications viennent d'être exposées, je me dispenserai donc de les rappeler.

Pour ces mêmes raisons, le conseil supérieur de la fonction publique, dans sa séance du 20 décembre 1960, a rejeté vos propositions.

Face au mécontentement qui est profond, votre réponse a été la réquisition. Cette nouvelle illégalité dure depuis le 29 mai 1961 et les personnels sont fondés à se demander si elle ne tend pas à devenir permanente.

Des sanctions ont été prises à l'encontre de certains personnels de la navigation aérienne entraînant de lourdes injustices administratives et pécuniaires pour nombre d'agents dont le seul tort fut d'exercer leur droit de grève reconnu par la Constitution.

En juin dernier, vous avez cru bon de promettre la levée de ces sanctions. Aucune mesure n'a suivi cette promesse. C'est ainsi que, notamment, le secrétaire général adjoint du syndicat C. G. T. de la navigation aérienne est toujours déplacé arbitrairement dans un poste de province où ses aptitudes et connaissances professionnelles sont loin d'être utilisées.

Enfin, l'examen de votre budget intervient au moment où une grève d'une grande ampleur vient souligner le mécontentement de la société nationale Air France. Le personnel d'Air France réclame des augmentations de salaires qui tiennent compte et de la perte de son pouvoir d'achat par rapport à 1957 et des hausses continuelles du coût de la vie.

Il estime, en outre, que la haute qualification professionnelle exigée, consacrée par de nombreux essais, examens, concours ou stages, les responsabilités qu'il lui est demandé d'assumer, méritent d'être prises en considération.

Pour lui aussi, depuis la mise en service des avions à réaction, les conditions de travail se sont aggravées en raison du grand nombre des passagers à traiter.

Il nous paraît normal que la société nationale, pour compenser l'insuffisance de ses effectifs, fasse appel à une main-d'œuvre extérieure, qu'elle loue au jour le jour avec un bénéfice certain ; des sortes de négriers modernes, en somme.

Une certaine inquiétude se manifeste parmi le personnel, non seulement d'Air France, mais de l'ensemble du transport aérien français, quant à la politique d'avenir de ce moderne moyen de transport :

D'une part, se pose la question du maintien de cette société Air Inter qui, ne possédant rien en propre, ni matériel, ni personnel, ne fonctionne qu'avec des appareils loués à la société nationale Air France, laquelle endure seule les critiques souvent justifiées des usagers.

D'autre part, les laborieuses tractations visant à la constitution d'Air Union sont lourdes de menaces, en face des appétits allemands et italiens, quant au maintien des postions européennes et mondiales de la société nationale Air France.

Enfin, la fusion projetée de deux grandes compagnies privées — U. A. T. et T. A. I. — constitue en fait une concentration de type capitaliste dont bénéficient les actionnaires des Chargeurs réunis, mais que redoutent les travailleurs des deux compagnies qui y voient, avec raison, sinon une réduction prévisible des effectifs, au moins la recherche par leurs employeurs d'une productivité accrue.

C'est ce qu'illustre, notamment, l'arrêt de travail de huit jours du personnel civil navigant de l'U. A. T., vers qui sont allés la sympathie et l'appui des pilotes de ligne et de leur syndicat national. Cette concentration nous paraît de surcroît mettre en danger la vocation internationale reconnue à Air France.

Pour donner des apaisements mérités aux différentes catégories de ce personnel du transport aérien français, particulièrement qualifié, qui ne doivent pas être lésées par l'évolution technique extrêmement rapide de cette industrie, il nous paraît indispensable que soit examinée, avec ses organisations syndicales, l'élaboration d'un statut commun à l'ensemble des travailleurs du transport aérien, personnel au sol et personnel navigant, statut qui lui assurerait, quelles que soient les fluctuations des entreprises, la garantie de l'emploi et de la classification, la garantie de salaire, de la retraite et des droits sociaux, la garantie du droit syndical.

Ce sont là des mesures qu'il me paraît indispensable de prendre si l'on veut conserver un personnel expérimenté et attaché à sa profession. Ce n'est là qu'un minimum dont votre budget, monsieur le ministre, est loin de tenir compte. C'est pourquoi nous ne l'approuverons pas.

M. le président. La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Ce soir, à vingt et une heure trente, troisième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436) (deuxième partie) (rapport n° 1445 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Travaux publics et transports :

II. — Aviation civile et commerciale (*suite*) (annexe n° 29. — M. Anthonioz, rapporteur spécial ; avis n° 1459 de M. Labbé, au nom de la commission de la production et des échanges) ;

Services du Premier ministre :

Section II. — Information (annexe n° 21. — M. Nungesser, rapporteur spécial ; avis n° 1486 de M. Boinvilliers, au nom de la commisison des affaires culturelles, familiales et sociales).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures trente-cinq minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1ʳᵉ Législature

1ʳᵉ SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

COMPTE RENDU INTEGRAL — 43ᵉ SEANCE

3ᵉ Séance du Mardi 7 Novembre 1961.

SOMMAIRE

1. — Renvoi pour avis (p. 3957).

2. — Loi de finances pour 1962 (2ᵉ partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3957).

Art. 20 à 35 (suite).

Etats C et D (*suite*).

Travaux publics et transports (*suite*).

II. — Aviation civile et commerciale (*suite*).

MM. de Grandmaison, Baudis, Devèze, Boudet, Dalbos, Montel.

MM. Robert Buron, ministre des travaux publics et des transports ; Schmitt.

Etat C. — Adoption des crédits.

Etat D.

Titre V.

M. Schmitt.

Adoption des crédits du titre V afférents à l'aviation civile et commerciale.

Titre VI. — Adoption des crédits.

Services du Premier ministre.

Section II. — Information.

MM. Nungesser, rapporteur spécial ; Boinvilliers, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

MM. Diligent, Durbet, Domenech, Boutard, Pasquini, Grenier.

Rappel au règlement : MM. Profichet, Moulin, le président.

M. de La Malène, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'information.

Etat C.

Scrutin sur les crédits du titre III afférents à l'information. — Rejet.

Titre IV. — Adoption des crédits.

Renvoi de la suite du débat.

3. — Dépôt d'un avis (p. 3980).

4. — Ordre du jour (p. 3980).

PRESIDENCE DE M. PIERRE CAROUS,

vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures et demie.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission de la production et des échanges demande à donner son avis sur le projet de loi, adopté par le Sénat, instituant l'obligation d'assurance des personnes non salariées contre les accidents et les maladies professionnelles dans l'agriculture, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales. (N° 1483.)

Je consulte l'Assemblée sur cette demande de renvoi pour avis.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1962 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1962 (nᵒˢ 1436, 1445).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat :

Gouvernement et commissions, 14 heures 50 minutes ;

Groupe de l'union pour la nouvelle République, 4 heures ;

Groupe des indépendants et paysans d'action sociale, 40 minutes ;

Groupe des républicains populaires et du centre démocratique, 1 heure 10 minutes ;

Groupe socialiste, 30 minutes ;

Groupe du regroupement national pour l'unité de la République, 2 heures 40 minutes.

Le groupe de l'entente démocratique et les isolés ont épuisé leur temps de parole.

[*Articles 20 à 35 (suite).*]

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen des crédits de l'aviation civile et commerciale.

Je rappelle les chiffres des états C et D :

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

II. — **Aviation civile et commerciale.**

ETAT C

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.

(*Mesures nouvelles.*)

« Titre III. — + 10.024.502 NF ;
« Titre IV. — + 6.528.555 NF. »

ETAT D

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils.

(*Mesures nouvelles.*)

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 243.270.000 NF ;
« Crédit de paiement, 118.931.000 NF. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisation de programme, 34.730.000 NF ;
« Crédit de paiement, 20.310.000 NF. »

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. de Grandmaison. (*Applaudissements à droite.*)

M. Jean de Grandmaison. Mesdames, messieurs, les observations que je crois devoir apporter ici à la suite du remarquable rapport de notre collègue M. Anthonioz ont un objet précis et seront très brèves.

Elles concernent uniquement nos dessertes aériennes intérieures.

Aucun crédit n'apparaît, en effet, à aucun chapitre pour encourager nos lignes transversales.

Mes remarques s'appliquent plus spécialement à nos lignes de Bretagne et à toutes nos régions de l'Ouest, mais demeurent certainement valables pour toutes les autres régions de France.

Monsieur le ministre, je ne vous apprendrai rien, à vous, représentant d'un de nos départements de l'Ouest, en décrivant les difficultés économiques que nous subissons, plus particulièrement en Loire-Atlantique, par suite de la crise de l'industrie navale et aussi en raison de notre situation géographiquement excentrée par rapport à l'axe attractif actuel du Marché commun.

Je n'insisterai pas davantage sur les dangers des grandes centralisations industrielles autour de Paris et sur l'expansion souhaitable des industries dans des régions telles que les nôtres où les possibilités de main-d'œuvre sont, vous le savez, considérables.

N'est-ce pas là, d'ailleurs, l'un des soucis principaux, si je ne me trompe, de votre gouvernement et n'est-ce pas aussi l'un des leitmotivs repris par tous vos collègues, quel que soit leur ministère, au cours de ce marathon budgétaire que nous poursuivons presque jour et nuit depuis des semaines ?

Alors, n'est-il pas logique et rationnel que le département de Loire-Atlantique, centre économique de l'Ouest, bien desservi vers Paris mais fort mal dans les directions transversales à cet axe, ait cherché à améliorer les communications et les courants commerciaux dans ce sens ?

Il ne semble pas, d'ailleurs, qu'il y ait eu grand empressement à satisfaire nos besoins en lignes transversales de la part des grandes compagnies de navigation aérienne ; c'est le moins que je puisse en dire.

Seul Air Inter a accepté d'entreprendre la tâche, et vous-même, monsieur le ministre, avez bien voulu reconnaître, il y a dix-huit mois, la vocation d'Air Inter pour l'exploitation de ces lignes transversales. Vous avez même prévu à l'époque que nos collectivités locales interviendraient pour une participation minimum de 50 p. 100 dans le déficit de cette exploitation.

Or il s'est produit, comme c'était prévisible, que certaines de nos grandes lignes les plus radiales sont très rapidement devenues rentables et que les lignes les plus transversales, tout en marquant une amélioration de trafic, sont encore déficitaires ; c'est le cas de la ligne Nantes-Lyon.

Il s'est produit aussi que la société Air Inter a estimé ne pas devoir prendre à sa charge plus de 20 p. 100, puis 10 p. 100, du déficit, laissant ainsi à nos collectivités, conseils généraux, municipalités, chambres de commerce, la très lourde charge de combler 90 p. 100 du déficit.

Plusieurs questions se posent donc devant cette situation et je voudrais très simplement et très rapidement vous les exposer.

Le déficit de nos lignes transversales est-il anormal et dangereux ?

Il n'est à nos yeux que la confirmation d'une règle immuable en la matière : aucune ligne, qu'elle soit ferroviaire ou aérienne, ne saurait être rentable au départ et principalement lorsqu'elle crée une liaison nouvelle. Aucun service public estimé utile ne saurait se passer de subvention au départ. Cette constatation est d'ailleurs faite dans tous les pays du monde.

Nos collectivités l'ont fort bien compris et admis. Elles ont accepté de très lourds sacrifices que je ne veux pas chiffrer ici pour ne pas prolonger le débat. Mais cette situation ne saurait durer indéfiniment sur les mêmes bases.

En outre, n'oublions pas que ces subventions font, chaque année, l'objet d'un vote et que si, pour une raison ou pour une autre, ce vote devenait négatif, la ligne se trouverait condamnée du jour au lendemain avec toutes les conséquences que cela comporterait.

Il nous paraît donc inconcevable, monsieur le ministre, que l'Etat ne participe pas, avec nos collectivités, à assurer des services répondant à des besoins nationaux et à la politique qu'il déclare vouloir poursuivre.

Dois-je ajouter que l'inscription de ces lignes d'aviation transversales dans le quatrième plan indique mieux que tout autre commentaire l'intérêt qu'elles représentent pour la nation ?

Je suppose d'ailleurs que les auteurs de ce quatrième plan dont M. le Premier ministre a vanté les mérites lors d'un récent discours n'ont fait qu'adapter leurs propositions aux réalisations des pays voisins dont les territoires sont souvent moins grands que le nôtre.

Il ne m'appartient pas ici d'évaluer quel doit être le montant de la participation de l'Etat, pas plus que de formuler, au cours de cette intervention, des considérations sur la gestion même d'une société.

C'est un principe que je revendique au nom de toute une région et au nom des collectivités qui m'ont habilité à le faire. Il nous semble de simple équité que votre ministère s'intéresse à nos lignes comme aux autres bénéficiaires des subventions d'Etat tels que la S. N. C. F. et les transports parisiens, pour ne citer que ceux-là.

Je crois devoir ajouter que le déficit, qui ira en s'atténuant, ne semble ni anormal ni dangereux puisque, pour des recettes commerciales de 1.250 millions de francs correspondant au transport de 150.000 passagers, il aurait été de l'ordre de 250 millions de francs remboursé, pour 200 millions, par nos collectivités.

Si nous retenons, en outre, ce que la société Air Inter a remboursé à l'Etat, sous forme de taxes sur l'essence et de prestations, la subvention d'équilibre que lui apporterait l'Etat ne serait vraiment pas considérable

Enfin, sans vouloir faire ressortir un certain nombre de comparaisons parmi les dépenses prévues dans votre budget, vous me permettrez de rapprocher deux éléments.

Nous voyons au titre V, 8e partie, chapitre 58-90, 4 milliards 651.600.000 anciens francs — je maintiens cette somme en anciens francs pour que la comparaison soit plus facile avec les chiffres que j'ai déjà donnés — inscrits pour l'équipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole et, parallèlement, il nous faut constater que la modeste subvention de 200 millions envisagée au départ pour nos lignes Air Inter pour notre propre service intérieur n'a même pas été retenue dans ce budget.

Combien de fois, au cours des divers débats budgétaires, n'avons-nous pas relevé avec une certaine amertume l'ampleur des crédits affectés aux territoires extérieurs comparativement à la modicité de ceux qui étaient consentis en France même !

Loin de moi l'idée de nier l'utilité des crédits que vous avez vous-même prévus pour les investissements hors de la métropole ; mais si le règlement nous interdit — ce fut le cas tout à l'heure — de vous demander par voie d'amendement le transfert presque symbolique d'un ou deux millions sur les 45 millions prévus pour l'outre-mer, qu'il me soit tout au moins permis d'insister vivement pour que vous puissiez prendre une initiative qui ressortit à vos prérogatives.

Je termine, monsieur le ministre, en vous posant la question suivante : Comment envisagez-vous cet appui financier qui nous est absolument indispensable pour équilibrer nos relations commerciales dans le cadre national et international ?

Votre réponse aura une très grande importance pour les décisions futures de nos collectivités ; elle n'en aura pas moins à l'égard des implantations et des orientations d'un grand nombre de nos organismes économiques. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Baudis.

M. Pierre Baudis. Monsieur le ministre, en juillet dernier une question orale avec débat avait permis à plusieurs parlementaires et notamment à mon collègue M. Eugène Montel et à moi-même de nous informer sur l'avenir de l'entreprise Sud-Aviation, à une époque qui se révélait particulièrement critique. Depuis lors, fort heureusement, à la suite de ces interventions et de certaines démarches, quelques incertitudes ont disparu. Malheureusement d'autres subsistent.

Des commandes intéressantes ont pris le relais, si bien que les achats ferme s'élèvent à 146 appareils tandis que nous possédons 43 options. Quatre-vingt-dix appareils environ ont fait l'objet d'une livraison, mais le caractère de ces options fait planer pour le moment certains doutes. Dans cette mesure, les charges de travail de Sud-Aviation sont un peu imprécises tandis que la production se poursuit à un rythme de quatre Caravelles environ par mois.

Il apparaît également que la construction du fuselage du Mirage n'a pu fournir du travail qu'à 400 ouvriers sur les 6.500 de l'usine de Toulouse.

J'aimerais, monsieur le ministre, que vous apportiez sur un avenir plus lointain où jouent des ombres et des lumières quelques certitudes qui nous font défaut.

De sérieuses possibilités pourraient être offertes par la réalisation. évoquée cet après-midi, de la Super-Caravelle.

En juin dernier, vous avez reçu, monsieur le ministre, les projets de ce prototype supersonique. La mise en œuvre de cet appareil doit être poursuivie activement qui permettrait de transporter 100 passagers à plus de 4.000 kilomètres à une vitesse de croisière voisine de 2.000 kilomètres à l'heure.

Cependant, l'incertitude grave qui apparaît dans votre budget quant aux crédits d'aide à la construction aéronautique civile nous donne beaucoup d'inquiétude sur les décisions que vous serez amené à prendre.

Je n'ignore pas que le prix de revient de ce prototype supersonique est élevé, mais il peut et même il doit être conçu et réalisé à l'échelle même de l'Europe.

Un conseil interministériel a tout récemment été consacré à ce problème. Vous êtes particulièrement informé des projets qui peuvent être mis en œuvre. N'oubliez pas que, sous peine d'une crise particulièrement grave, il ne doit pas y avoir de « trou » entre les séries actuelles et le lancement de la Super-Caravelle.

Enfin, mon dernier propos tend à vous demander l'élaboration d'une loi de programme de l'aéronautique civile qui irait de pair avec la mise en vigueur d'une convention nationale du personnel de l'aéronautique.

Dans nos usines, les ouvriers sont soumis à des horaires, à une réglementation des salaires et de l'emploi qui paraissent assez chaotiques. Ceux-ci font soixante heures de travail et ceux-là sont en chômage. Des différences sensibles de salaires entre certaines entreprises sont inexplicables ; elles sont pourtant décidées par la commission interministérielle habilitée à fixer les rémunérations.

Il serait donc sage que soit accordé aux 80.000 ouvriers de l'aéronautique, personnel particulièrement qualifié dont on a ici démontré les mérites, un statut spécial identique à celui qui a été accordé dans d'autres branches de l'activité nationale.

Chacun s'accordera à reconnaître qu'il n'est pas judicieux d'attendre qu'une crise sociale se déclenche pour penser à un problème qui se pose depuis longtemps en termes particulièrement clairs.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande d'engager dans cet esprit une discussion utile et rapide avec tous les représentants qualifiés de l'aéronautique française. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Devèze.

M. Gilbert Devèze. De la part de très nombreux collègues et, d'une façon générale, de la part de tous ceux qui s'intéressent au développement physique et moral de la jeunesse, je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur l'aviation légère et sportive...

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Très bien !

M. Gilbert Devèze. ...qui, vous le pensez bien, s'honore de vous compter parmi ses adeptes comme le plus dynamique, le plus distingué. (*Sourires.*)

Cette dernière ne saurait prétendre, il ne serait pas dans son esprit, ni dans son caractère de prétendre de ce fait à des faveurs auxquelles elle n'aurait pas droit et auxquelles, chacun le sait, s'opposerait le rempart de votre intégrité. Mais, pour cette raison, elle se doit de vous demander, monsieur le ministre, d'écarter, dans le même esprit, tout scrupule qui aurait des effets contraires à son intérêt tout national et de prendre certaines mesures indispensables à sa vie, mesures sans lesquelles nous verrons disparaître très rapidement ce sport qui est — depuis les débuts de l'aviation — par son esprit et son rayonnement même, un sport national, ambassadeur de l'audace et de la technique de la Nation.

Depuis votre arrêté du 7 avril 1952, monsieur le ministre, arrêté modifiant la qualification des instructeurs pilotes et les conditions d'utilisation des licences de pilote privé d'avion, d'énormes difficultés de tous ordres sont venues s'ajouter à celles déjà nombreuses de ceux qui ont pour charge le fonctionnement des aéroclubs.

En effet, vous n'êtes pas sans savoir, monsieur le ministre, que dans nos aéroclubs de province depuis de nombreuses années de « vieilles tiges » accréditées par le chef-pilote et par le chef de district, donnaient aux jeunes des leçons bénévoles de pilotage, que les heures faites sous ce double contrôle comptaient pour l'obtention des brevets.

Or, maintenant, nous nous trouvons devant le fait suivant : seules comptent les heures qui sont faites sous le contrôle d'un moniteur accrédité et breveté d'Etat, ce qui est une mesure de sagesse peut-être un peu trop rigoureuse, car il ne faut pas ignorer que de nombreux aéroclubs de province ne peuvent se permettre de payer un moniteur à temps complet pour un emploi incomplet.

Quand le moniteur régional peut venir, ne serait-ce que pendant quelques heures, un samedi après-midi par exemple, il ne peut donner les cours de pilotage, le ciel n'étant justement pas favorable. C'est ainsi qu'après un très court laps de temps, de nombreux jeunes gens appartenant aux aéroclubs ne pouvant profiter sainement des rayons de soleil de la soirée, alors qu'ils pouvaient le faire quand ils disposaient d'un moniteur bénévole toléré sur place, se désintéressent rapidement des sports aériens, et, petit à petit, on voit certains aéroclubs disparaître, faute d'activité des élèves, puis faute d'élèves.

Monsieur le ministre, en ce qui concerne le pilotage sous l'égide de « vieilles tiges » confirmées qui acceptent bénévolement de donner des leçons après leurs heures de travail, on pourrait peut-être invoquer des arguments touchant à la sécurité. Or, il est reconnu que la majorité des accidents ne surviennent pas pendant les cours, mais sont généralement le fait de pilotes qui, déjà brevetés et ayant un certain nombre d'heures de vol à leur actif, croient savoir tout et commettent des imprudences.

Je crois, monsieur le ministre, qu'en s'entourant du maximum de garanties vis-à-vis des instructeurs bénévoles, on pourrait arriver à libérer quelque peu, sur le plan financier, les aéroclubs de province qui ne sont pas à la porte de très grandes villes.

Ensuite, monsieur le ministre, se pose la question si cruciale de la détaxe de l'essence. Ce geste du Gouvernement, qui est d'un très grand secours pour les aéroclubs, perd malheureusement une grande partie de son efficacité car, s'il permet aux aéroclubs de recouvrer 65 p. 100 de la taxe que l'Etat perçoit sur le prix de l'essence, les délais qu'ils mettent à les recouvrer leur posent des problèmes de trésorerie qui diminuent dans une proportion beaucoup trop importante, hélas ! l'avantage dont on voudrait les faire bénéficier.

Cette question est tellement importante, monsieur le ministre, que je vous demanderai de la régler, non pas dans les mois, mais dans les jours qui viennent.

J'évoquerai encore, monsieur le ministre, la question des primes d'achat. Les avions achetés par les aéroclubs bénéficient actuellement de primes d'achat d'un montant de 40 p. 100, les planeurs monoplaces ou biplaces d'une prime de 60 p. 100.

Cet après-midi, M. le rapporteur vous a demandé que cette prime d'achat soit portée à 90 p. 100 pour les planeurs biplaces. C'est certainement très souhaitable. Mais, pour cette question des primes d'achat, je tiens à attirer tout particulièrement votre attention sur le fait suivant. L'année dernière, sur les 250 millions prévus pour les primes d'achat, la moitié seulement a été répartie, parce que, dans la répartition, on ne se montre pas assez généreux, compte tenu de vos possibilités.

Si le montant des pourcentages des primes d'achat était augmenté, les aéro-clubs pourraient mieux s'équiper et, en un certain sens, l'honnêteté des sportifs serait stimulée, car actuellement le rêve de tous les jeunes gens qui apprennent à piloter est de posséder un petit avion personnel. Pour cet achat vous attribuez 15 p. 100 de prime d'achat, alors qu'il y a quelques années la prime d'achat s'élevait à 50 p. 100. Dans ces conditions, les jeunes gens en sont réduits ou à ne pas posséder d'avion ne pouvant de ce fait s'assurer une certaine indépendance, ou à en acheter un soi-disant au nom d'un club, ce à quoi généralement ils répugnent pour de nombreuses raisons et complications en plus de celle que représente ce moyen détourné auquel ils sont contraints.

Puisque vous disposez d'un reliquat de crédits, rien ne saurait mieux favoriser les sports aériens que de rétablir la subvention à 50 p. 100 pour les avions particuliers de fabrication française, de la porter à 70 p. 100 pour les clubs, de façon à inciter les jeunes à pratiquer une aviation sportive, qui leur permette un jour d'être propriétaires de leur appareil, rêve le plus cher de chacun d'eux !

Tous ces points sont d'ordre intérieur à votre ministère, monsieur le ministre, et je suis certain que nous pouvons compter sur votre compréhension pour essayer de nous donner satisfaction en toute équité.

Je terminerai en disant qu'en ce qui concerne cette Assemblée, le ministère des finances, le Gouvernement, le point important est le suivant :

L'Assemblée nationale, ayant voté à l'unanimité les crédits destinés à un équipement sportif digne de notre pays, a voulu évidemment encourager la pratique de tous les sports.

Il se trouve que les sports aériens, très logiquement, sont placés sous l'autorité du ministre qui a en charge l'aviation civile.

Il serait donc souhaitable, logique et indispensable, que l'Assemblée nationale, le ministre des finances et le Gouvernement tout entier, étant maintenant pénétrés de cette particularité, donnent au ministre de tutelle les moyens de compléter la politique d'équipement sportif qu'ils ont définie de concert et si justement décidé de soutenir. (*Applaudissements.*)

M. le président. En donnant la parole à M. Boudet, je m'excuse de lui rappeler que les isolés ont épuisé leur temps de parole, et je lui demande d'être bref.

M. Roland Boudet. Monsieur le président, je désire simplement en quelques mots attirer l'attention de M. le ministre sur l'aviation légère, car je m'associe à tout ce que vient de dire M. Devèze.

Nous nous étonnons, mes amis et moi, des faibles crédits, souvent en diminution, attribués soit pour la formation des pilotes, soit pour l'acquisition d'appareils, soit pour l'aménagement d'aérodromes.

Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, que ces sports aériens attirent très vivement notre jeunesse et lui permettent de développer au plus haut point ses qualités de courage, d'audace, de persévérance et d'entraide.

Or, en 1970, nos jeunes de quinze à vingt-quatre ans seront au nombre de 7.600.000. Il serait souhaitable qu'ils trouvent partout la possibilité de se livrer à ces sports modernes, virils, qui éloignent nos jeunes gens des tristes aventures des blousons noirs ou dorés.

La caractéristique de notre jeunesse, c'est précisément sa passion pour la vitesse et pour tous les engins aériens. Sachons donc la comprendre.

Nous insistons très vivement, monsieur le ministre, pour que soient augmentés les crédits de ce budget et aussi pour que les sommes promises soient rapidement versées. Nous connaissons tous des conseils généraux et des municipalités qui ont consenti de gros efforts pour voir s'installer des aéro-clubs et qui sont découragés en constatant avec quelle lenteur les crédits sont débloqués.

Nous savons, monsieur le ministre, qu'en matière de sport aérien vous prêchez d'exemple. Faites en sorte que tous les jeunes puissent bientôt vous imiter. Ils vous en seront, avec nous, profondément reconnaissants. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Dalboz.

M. Jean-Claude Dalboz. Monsieur le ministre, je me permets d'attirer votre attention sur la situation générale des sports aériens en France, qui rencontrent actuellement de graves difficultés. A la fin de la guerre, un effort important a été réalisé pour mettre en place les moyens nécessaires au développement des activités aéronautiques, particulièrement intéressantes pour la jeunesse. D'année en année, cependant, les crédits affectés aux sports aériens, et plus particulièrement au vol à voile, se sont amenuisés. Parallèlement, les subventions de fonctionnement ont suivi la même courbe.

C'est ainsi qu'il existait une flotte de planeurs de 1.200 appareils en 1949 et qu'il n'y en plus que 600 en 1961. De surcroît, les matériels la composant sont techniquement dépassés et, dans leur ensemble, de structure vétuste.

Aussi, les sports aériens, qui, bien mieux que beaucoup d'autres, révèlent très souvent et développent les qualités intellectuelles et morales chez les adolescents, sont en régression en France parce qu'ils ne sont pas appuyés autant qu'ils le méritent et autant qu'ils pourraient l'être. Ils seront bientôt hors de portée de notre jeunesse, et seuls les favorisés de la fortune pourront encore les pratiquer, alors qu'il s'agit de sports au pouvoir éducatif incontestable. Au moment où un effort est accompli sur le plan national pour développer le goût des sports chez nos jeunes gens et nos jeunes filles, je ne voudrais pas que les sports aériens soient oubliés. Ils constituent, en effet, une école de grande valeur morale pour nos jeunes gens.

Ils peuvent, en outre, jouer un rôle important dans l'éveil des vocations aéronautiques, si nécessaires au recrutement des grandes aviations civiles et militaires.

Dans un autre domaine, je veux me faire le porte-parole de M. Van der Meersch, empêché par la maladie, et intervenir, monsieur le ministre, comme l'on fait nos deux rapporteurs tout à l'heure, en faveur de la Compagnie Air Inter.

Cette compagnie rapporte des sommes appréciables à l'Etat. Elle apporte également, sur le plan de la décentralisation, une importante contribution. Celle-ci pourrait certainement être encore amplifiée, comme en Grande-Bretagne, par exemple, ou aux Etats-Unis, par l'extension d'un système de transport inter-régions plus important.

Je crois qu'il ressort de ces débats, comme des rapports de MM. Anthonioz et Labbé, que la compagnie Air Inter ne bénéficie pas d'une aide suffisante de l'Etat, si on la compare à l'aide accordée par d'autres nations à leurs compagnies aériennes ou à celle qui est accordée dans la nation même aux autres moyens de transport, le rail, la route, les canaux, ou même aux autres compagnies aériennes.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, au nom d'un certain nombre de mes collègues, de bien vouloir reprendre l'examen de cette question et d'y apporter un solution conforme à l'équité. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Eugène Montel.

M. Eugène Montel. Mesdames, messieurs, mes premières paroles seront des remerciements, au sujet des remarquables rapports qui ont tellement facilité notre tâche et notre information, à mon vieil ami M. Anthonioz avec lequel nous avons œuvré si souvent, comme deux bœufs enjugués dans le même sillon, et à notre collègue M. Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, dont j'épouse, en quelque sorte, le prologue lorsqu'il déclare que rien dans le budget ne nous fait prévoir une option ou, en tout cas, une augmentation de crédits.

Cher monsieur Anthonioz, vous vous êtes réjoui de l'augmentation de crédits de 43 millions de nouveaux francs. Un effort est donc consenti, mais c'est un effort bien minime en ce qui concerne l'aviation.

Il y a quelques jours, sur le territoire de ma commune, l'Atlantic a été présenté au public ; de nombreuses person-

nalités étaient présentes et, notamment, les ambassadeurs et ministres des armées d'une quinzaine de pays. Cet avion coûte 30 milliards. Il s'agit d'un prototype.

Il faut bien se rendre compte qu'il s'agit là d'un luxe que l'on ne peut pas s'offrir bien souvent.

Or, on nous parle d'une augmentation de crédits de 43 millions seulement. Nous vous en savons gré, monsieur le ministre, mais ce n'est pas suffisant.

Les propos que je tiens, tous mes collègues représentant le département de la Haute-Garonne — M. Maziol, mon ami, quoique membre d'un groupe différent de celui auquel j'appartiens depuis si longtemps, M. Baudis, M. Ducos et d'autres — pourraient les tenir également, n'en doutez pas.

On a fait, bien entendu, au cours de ce débat, l'éloge de la Caravelle, que j'ai promenée dans beaucoup de pays, au succès de laquelle j'ai assisté. On fleurissait l'ambassadeur le plus qualifié qui soit de ce merveilleux avion, M. Georges Héreil, président directeur général de Sud-Aviation, et une part des compliments allait évidemment aux ouvriers, qu'il convient d'associer à ce que j'appellerai, non pas un article de Paris, mais un article de Toulouse.

M. Jacques Maziol. Très bien !

M. Eugène Montel. Mais je suis bien obligé de dire que ni les fleurs ni les compliments ne sont comestibles. Demeure toujours le besoin de la classe ouvrière, inquiète du lendemain. En effet, au rythme de fabrication de quatre Caravelles par mois, on juge du peu de temps qui reste pour achever les programmes, du hiatus qui s'introduira ensuite en quelque sorte dans l'activité de l'entreprise.

Je sais bien que Toulouse est par excellence la cité de l'aéronautique, que la maison Bréguet y est installée définitivement, qu'on y trouve également la maison Potez-Fouga — mieux vaut aujourd'hui, en toute justice, parler seulement de Potez ; cela lui revient avec son *Potez* 840 et ses versions à seize et à vingt-quatre places.

Je comprends vos réflexions, monsieur le ministre ; il a en effet, pris une suite qui n'est pas tellement brillante mais ses engagements, il est en train de les tenir. Le petit appareil qu'il prépare et qui pourra transporter de seize à vingt-quatre passagers, permettra de satisfaire à une saturation des lignes intérieures françaises.

Les *Bréguet* 941 et 942 à voilure soufflée méritent également de retenir votre attention, monsieur le ministre. Ces avions sont capables de décoller sur soixante mètres et de monter à la verticale. Ils peuvent donc être utilisés par la France, aussi bien sur les lignes intérieures que dans le cas d'un conflit, qu'il vaut mieux ne pas envisager.

Aux éloges que nous décernons à la fabrication aéronautique, à sa main-d'œuvre hautement qualifiée qui a fait ses preuves, il conviendrait d'associer les ouvriers et de leur réserver leur juste part de mérite.

Mon collègue M. Baudis a rappelé les interventions que nous avions faites, au cours de la discussion d'une question orale avec débat. Nous avions étalé les revendications de cette classe ouvrière ; aucune n'a été satisfaite.

Tous nos collègues de la représentation parlementaire, départementale et régionale — car d'autres sont intervenus, qui ne représentent pas mon département — se sont associés aux revendications de la classe ouvrière.

Je ne veux pas reprendre le rapport de M. Labbé et moins encore celui plus dense, plus copieux, de mon ami Anthonioz. Mais, en tout cas, un point mérite, monsieur le ministre, de retenir votre attention.

Nous avons longtemps espéré qu'Air Inter serait subventionné par vos soins. On avait cité des chiffres atteignant des centaines de millions. Nous demandons que soient accordées des subventions assez élevées. Tout se transforme. Autrefois, un bain était un luxe ; c'est devenu aujourd'hui une nécessité hygiénique. Eh bien ! demain, nous ne devons pas être pénalisés parce que, adossés aux Pyrénées, nous nous trouvons à une grande distance de la capitale. C'est comme si, au moment de la création des chemins de fer, on avait privé les points reculés du pays des lignes indispensables pour assurer leur liaison avec la capitale !

Comme tous les collègues qui m'ont précédé à cette tribune et dont je veux appuyer les interventions, je souhaite que le Gouvernement se préoccupe d'assurer la relève des collectivités locales.

Notre conseil général, auquel appartiennent des collègues qui sont intervenus dans cette discussion, savent les sacrifices que nous nous imposons pour assurer la liaison aérienne Toulouse-Paris. Et encore est-elle une des plus rentables des lignes intérieures.

Nous nous réjouissons également de la vulgarisation des voyages aériens. Nous sommes heureux de constater que maintenant le fils est accompagné à l'aérodrome comme les autres membres de la famille alors qu'au début de l'aviation commerciale les parents restaient chez eux à trembler pour l'enfant qui partait en voyage. Ce nouvel esprit aidera à vulgariser l'usage de l'avion, et nous constatons avec joie, mes collègues et moi-même, que chaque soir l'avion part avec son plein de passagers. Notre ligne diminue donc le déficit d'Air Inter, mais cela ne suffit pas. Je souhaite ardemment que vous puissiez nous annoncer dans les prochains jours que vous êtes prêt à subventionner cette ligne importante.

Mes chers collègues, je n'abuse jamais de cette tribune ; je l'aborde avec toute la discrétion possible bien que les tribunes me soient assez familières, mais j'ai naturellement une préférence marquée pour la réunion publique — chacun le sait. (*Sourires.*)

Après que d'autres ont si bien dit les choses, pourquoi essayerais-je de les dire mieux ? Je ne me sens aucun don de polyvalence ; c'est pourquoi je borne là mon propos. (*Sourires et applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Robert Buron, *ministre des travaux publics et des transports.* Mesdames, messieurs, si les questions posées au sujet du budget de l'aviation civile n'atteignent pas en nombre les cent vingt et une questions auxquelles je me suis efforcé de répondre, très partiellement d'ailleurs cet après-midi à propos du budget des travaux publics, leur importance n'en est pas moindre, ni leur nature moins intéressante.

Ainsi que je le fais remarquer chaque année, en m'appuyant solidement sur les rapports de M. Anthonioz et de M. Labbé, je me présente à cette tribune avec la certitude que vous avez déjà dans les documents qui vous ont été distribués, la réponse à la plupart des questions que vous pouviez, chacun d'entre vous, vous poser.

Il me reste cependant à répondre aux questions des commissions elles-mêmes et à celles que les orateurs ont soumises au Gouvernement.

Je parlerai d'abord de l'infrastructure aérienne parce que, honnêtement, je ne crois pas équitable de reprocher au Gouvernement et au ministre des travaux publics la « réduction » de son budget d'équipement.

Certes, les chiffres de 1962 pour l'aviation civile ne font pas ressortir la même augmentation, par rapport à 1961, que pour les routes ou même les voies navigables. Depuis quatre ou cinq ans, les rapporteurs s'adressant à mes prédécesseurs, ou même depuis deux ans s'adressant à moi, ont demandé qu'à des circonstances exceptionnelles réponde un effort exceptionnel et maintenant que cet effort exceptionnel a été accompli à 90 p. 100, on reproche au Gouvernement de ne plus soutenir la même cadence.

En vérité, nous avons accompli dans les trois dernières années un effort sans précédent pour développer les infrastructures aéronautiques et pour préparer la France et les Etats directement ou indirectement liés à elle à l'arrivée des quadri-réacteurs.

Nous avons doté l'Afrique noire d'aérodromes très modernes et nous terminons cette œuvre avec Madagascar. Nous avons construit des pistes dans le Pacifique, aux Antilles, en France même, bien entendu. Nous avons équipé non seulement les aéroports d'Orly, du Bourget, de Marseille et de Nice, mais encore ceux de Dakar, d'Abidjan, de Fort-Lamy, de Douala, de Majunga, de Nouméa, de Papeete, de Pointe-à-Pitre, et d'autres encore.

Dans la partie du monde placée sous sa juridiction et en Afrique et à Madagascar, ce Gouvernement est celui qui a réalisé l'équipement le plus étendu et perfectionné des bases et des installations de sécurité aérienne, capables des recevoir les quadri-réacteurs. Dans ce domaine, son œuvre n'a pas à redouter la comparaison avec telles régions de l'Amérique du Sud ou de l'Extrême-Orient placées sous la responsabilité de tel autre Etat.

Maintenant que cette œuvre immense a été accomplie, il n'est nullement justifié de dire : Vous devriez augmenter les crédits, même si vos responsabilités politiques en ce domaine se sont amenuisées ou ont disparu.

J'en conviens bien volontiers, un ministre dépensier ne reste jamais totalement insensible aux reproches qu'on lui adresse de ne pas dépenser assez.

Mais, après avoir accompli en 1958, 1959, 1960 et 1961 un effort vraiment considérable outre-mer, qui m'amenait encore hier à inaugurer une nouvelle piste à Alger-Maison-Blanche, une nouvelle aérogare à Oran, après avoir cette année participé à l'inauguration de l'aéroport d'Orly, m'être rendu à Nice pour le prolongement de la piste, à Marseille pour ouvrir des aérogares nouvelles ou des pistes prolongées, je ne me sens pas coupable de présenter en 1962 un budget égal à celui de l'année antérieure, alors que pendant des années mon ministère a réservé des sommes importantes pour l'équipement des aérodromes africains et extérieurs.

Si, en 1962, c'est désormais l'assistance technique, c'est-à-dire, avec M. Foyer, le fonds d'aide et de coopération, qui doit subvenir à l'équipement des nouveaux Etats, je ne pense pas que la critique puisse en être adressée au ministre des travaux publics.

Vous m'excuserez de mettre quelque chaleur dans cette défense, alors que je n'ai guère été attaqué et que les propos à mon égard ont été courtois, mais je crains qu'il n'y ait un malentendu.

Mais c'est pour vous demander de comparer des choses comparables... Et si l'on fait porter les comparaisons sur un même domaine d'action, on constate, cher monsieur Labbé, que la philosophie de la bicyclette est toujours la mienne. (*Sourires.*)

Dans le domaine qui reste le mien j'ai continué à faire, sur le plan national et sur le plan qui relève de ma responsabilité, un sérieux effort et je me réjouis de vos appels. J'en aurai certainement besoin pour poursuivre et achever les objectifs du IV° plan, car il ne suffit pas de couler du ciment, de construire des bases, des aérogares ; il faut aussi multiplier les équipements techniques indispensables pour faciliter la tâche de la navigation aérienne et de la météorologie.

Parlant d'équipement, venons-en tout de suite au problème qui a intéressé beaucoup d'entre vous et qui est celui, non pas des équipements proprement dits, mais des commandes d'avions qui peuvent être passées aux constructeurs dont je suis le client mais qui ne relèvent pas administrativement de moi.

Si l'augmentation de nos crédits de 93 millions à 125 millions de nouveaux francs est peut-être insuffisante, encore voudrais-je connaître d'autres budgets d'équipement qui ont progressé de 33 p. 100 cette année. Mais en ce domaine, je suis heureux de vos critiques. On a pu aussi me dire : « Vous donnez trop peu à Sud-Aviation et vous ne faites rien pour les autres constructeurs ».

L'écart entre 125 millions et 93 n'est pas négligeable. Pour *Caravelle* seulement, dont les rapporteurs ont souligné l'essor magnifique de ces dernières années, 6 milliards d'anciens francs sont prévus dans le budget pour construire une *Caravelle* du type 10 A, munie d'un réacteur de la General Electric. La T. W. A. en a commandé ferme vingt exemplaires, retenant en outre quinze autres appareils en option.

Il n'est pas exact que nous ayons négligé les autres appareils :

D'abord le *Super-Broussard* dont je reparlerai à propos de l'équipement d'Air Inter.

Si cet avion ne prétend pas à des performances extraordinaires, il remplacera avantageusement l'ancien *D. C.* 3. Sa réalisation méritait d'être encouragée, et lors de sa mise en service cet appareil justifiera les éloges que vous ne manquerez pas de lui adresser alors..

Ensuite le *Bréguet*. Pour cet avion la question se pose en termes plus difficiles. Il existe deux versions : le 941 et le 942. Dans la première version, la cabine non pressurisée équipera l'appareil utilisé à des fins militaires. Dans la deuxième version, la cabine est pressurisée et l'appareil est destiné à des fins civiles.

Naturellement, comme il arrive souvent en ces matières, il y aurait intérêt à commander ces deux types d'appareils. Si, comme je l'espère, cela se révèle possible, le Gouvernement envisagera avec intérêt de l'appuyer.

Mais on semble me reprocher — et c'est bien naturel — ce que certains appellent les « lacunes » de mon budget, et en particulier qu'aucun crédit ne soit prévu pour *Super-Caravelle*.

Ceux qui s'intéressent à l'aviation restent d'une très grande modération dans le ton.

Pour les 300 milliards de la liaison Mer du Nord-Méditerranée, on a entendu certes beaucoup plus de discours que pour les quelque 150 milliards nécessaires à la réalisation de *Super-Caravelle*. Mais, dans l'un comme dans l'autre cas, vous admettrez que le Gouvernement, qui s'est intéressé particulièrement et depuis longtemps à la production d'un avion supersonique, de vitesse « mach 2 » dont la réalisation soulève des problèmes, notamment techniques, très complexes, se préoccupe de réunir tous les atouts du succès pour prendre une décision définitive.

Je le dis très simplement, il est parfaitement naturel — je le sais pour avoir longtemps siégé sur ces bancs — que vous vous enthousiasmiez pour l'idée qui vient d'être lancée. Si elle vous semble avoir toutes les chances, ou tout au moins beaucoup de chances de succès, vous vous étonnez de la lenteur du Gouvernement. Vous voudriez le voir passer rapidement à la réalisation.

Mais à l'inverse vous savez bien, qu'il s'agisse de M. Montel, de M. Baudis, ou de tous ceux qui, après les deux rapporteurs, ont abordé ce point, que nous nous trouvons devant un problème grave qui se décompose en trois termes.

En premier lieu, devons-nous opter pour des moyens courriers supersoniques, comme nous le pensons ? En second lieu, les principales difficultés techniques sont-elles déjà résolues, comme nous l'espérons ?

Enfin, quel genre de collaboration internationale, sans doute souhaitable, peut être envisagé ?

Je suis navré — je vous l'avoue — de n'être pas en mesure de répondre complètement à ces trois questions au moment où je vous soumets mon budget.

Je suis sûr que M. Giscard d'Estaing, s'il était présent, partagerait mon sentiment. Si, dans les semaines ou les mois qui viennent, je puis vous apporter des éclaircissements, je le ferai bien volontiers et c'est sur cette base que je vous demanderai alors les crédits nécessaires.

En revanche, je ne crois pas en ce domaine à la méthode qui consisterait à affirmer : tout est résolu, nous demandons des crédits, alors qu'une question aussi importante mérite encore quelques études.

M. René Schmitt. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Schmitt, avec la permission de M. le ministre.

M. René Schmitt. Monsieur le ministre, j'enregistre avec satisfaction vos déclarations concernant *Super-Caravelle.* Je comprends votre discrétion — sentiment sans doute partagé par l'Assemblée tout entière — à propos d'un type d'avion qui n'intéresse pas seulement les services civils.

Je reviens sur le type dit « avion de coopération ». Pour la première fois, des études ont été menées de pair entre les services de votre ministère et les services du ministère des armées et vous avez accordé des crédits d'études pour différents types d'avions de coopération. Il ne nous reste plus qu'à attendre la conclusion normale de ce travail en commun, c'est-à-dire le choix d'un avion de coopération à usage militaire qui puisse également servir d'avion léger de transport civil, ou qui soit du moins une version voisine.

Si ce résultat est atteint, ce sera une innovation car, pour la première fois, des crédits d'études seront utilisés avec la plus grande efficacité dans un but pratique, alors que, malheureusement, ils étaient trop souvent éparpillés sans aucun profit.

Je me permets, monsieur le ministre, pour avoir été, avec mes collègues MM. d'Aillières, Cachat et Davoust, le responsable d'une commission d'études sur l'avion de coopération, comme membre de la commission de la défense nationale, de vous demander de rester en liaison avec M. le ministre des armées, afin que vos efforts ne soient pas dispersés, mais au contraire unis pour arriver à un type unique d'appareil servant à la fois aux militaires et aux civils. (*Applaudissements à l'extrême gauche et à droite.*)

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je remercie M. Schmitt pour deux raisons.

La première est qu'il vient d'ajouter un motif à ma discrétion, car lorsqu'on étudie la réalisation d'un avion de coopération, on n'est pas seul, par définition ; ceci explique que je ne puisse pas, aujourd'hui, donner des précisions sur les négociations en cours avec tel ou tel partenaire.

Je remercie, d'autre part, M. Schmitt de l'occasion qu'il me donne de lui marquer mon accord : il peut être rassuré, car en matière de construction aéronautique, je ne suis pas le tuteur, mais seulement le client de l'industrie correspondante.

Sud-Aviation ou Nord-Aviation ou tel autre constructeur ne pourrait rien entreprendre sans l'accord de son autorité de tutelle.

Par conséquent, s'il m'arrivait — ce qui est inconcevable — de négliger de me tenir en liaison étroite avec mon collègue le ministre des armées, de toutes façons mon fournisseur, lui, ne pourrait s'en dispenser.

Telle est la situation, d'une part des équipements constituant l'infrastructure aérienne ; d'autre part, de la construction aéronautique sous l'aspect qui me concerne.

Le deuxième ordre de questions que les rapporteurs ont traité avec beaucoup de soin, M. Davoust et quelques autres orateurs avec beaucoup de précision, se rapporte à la situation des personnels de la navigation aérienne et de la météorologie.

Je répondrai brièvement, étant donné l'heure, mais avec le plus de précision possible, à un certain nombre de ces questions.

Il m'a été demandé pourquoi, alors que la progression des transports aériens est considérable, les effectifs sont restés à peu près stables depuis cinq ans, et c'est exact pour les personnels de la navigation aérienne et de la météorologie.

A cela, je réponds que la progression des effectifs n'est pas rigoureusement parallèle à celle du trafic aérien. Je rends hommage au personnel qui a souvent des charges fort lourdes à remplir, mais la mécanisation de certaines tâches d'exécution a permis des réductions de l'effectif des agents dans certains secteurs et surtout, ainsi que les intervenants l'ont bien compris, l'indépendance de la Tunisie et du Maroc, la substitution de l'assistance technique à la gestion directe, le développement des emplois locaux pour un certain nombre de fonctions, entraînent le rapatriement progressif d'un certain nombre d'agents. Il est donc normal que je prévoie leur emploi, qui sera d'ailleurs fort utile, au fur et à mesure de leur retour en métropole.

La question suivante pourrait se résumer ainsi : un tableau de fonctions devrait avoir, pour corollaire, un tableau des effectifs. Je réponds que la réforme proposée dont il a été longuement question tient compte de l'évolution technique dans ce domaine, qu'elle a également tenu compte des dispositions retenues pour les corps homologues des ponts et chaussées et de la tendance du ministère des finances qui est d'éviter autant que possible les spécialisations dans les solutions retenues. Cependant, dans un domaine en aussi complète évolution, rien ne peut évidement être considéré comme définitif. Ce que nous réalisons, c'est une étape et c'est d'elle dont il s'agit.

La troisième question est relative à l'application des statuts prévus. Les textes correspondant sont actuellement soumis au Conseil d'Etat. Ils paraîtront en temps voulu pour être appliqués en 1961 comme je l'ai promis. Tout sera mis en œuvre pour que les dispositions d'application en soient prises et puissent intervenir dans les plus courts délais.

Le cas des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne a été également évoqué. La réforme, en effet, était basée sur une légère compression des effectifs en vue d'offrir une carrière plus intéressante et d'améliorer les perspectives d'avancement. Cette conception s'explique par les charges souvent lourdes qui sont confiées à ce corps, et par l'importance des fonctions qu'il doit occuper dans la hiérarchie administrative.

Nous avons, en définitive, pris en considération la demande que ces ingénieurs nous ont faite tendant à ce que leur cas soit disjoint de celui de l'ensemble du personnel. Les conversations pourront donc se poursuivre indépendamment des autres cas.

On a dit encore que la réforme de la métropole n'intéressait que 144 personnes sur 2.000. En réalité, cette réforme comporte des perspectives de promotion non négligeables et certaines améliorations de carrière. L'accès aux corps supérieurs est facilité, comme le montrent par exemple le pourcentage de 33 p. 100 réservé aux ingénieurs des travaux dans le corps des ingénieurs de la météorologie et certaines mesures transitoires.

J'aurais souhaité pouvoir aller plus loin. Encore ne faut-il pas, dans ce domaine, rompre l'alignement avec les autres catégories de la fonction publique, même si certaines exceptions ont pu être citées.

L'une des plus importantes questions posées, en particulier par M. Davoust, touche à la titularisation des contractuels. Ces derniers, très nombreux, sont des agents compétents et appréciés. Une première mesure est intervenue qui permet, lors de la constitution initiale des nouveaux corps de la navigation aérienne et de la météorologie, de prévoir l'intégration éventuelle d'agents contractuels de première et de deuxième catégories, dans les nouveaux corps des techniciens.

Je reconnais que la solution est seulement partielle et vise un nombre relativement faible d'agents, mais le cas général des autres agents contractuels est en cours d'études entre les ministères intéressés. Hélas! Ces dernières se révèlent souvent trop longues.

J'ai été également interrogé sur la réintégration des agents à statut local et des agents contractuels locaux. Ce problème, il faut bien le reconnaître, a perdu une partie de son acuité depuis la création de l'agence pour la sécurité de la navigation en Afrique, qui a réglé le sort des agents en service en Afrique et à Madagascar.

Le problème ne se pose plus que pour les agents contractuels en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie et à Djibouti : la création de ces emplois répondait au souci de favoriser le recrutement local dans le service de l'Etat. Il faut cependant remarquer, monsieur Davoust que ces agents bénéficient de la même échelle indiciaire que les agents contractuels métropolitains.

Je voudrais vous parler plus particulièrement d'un problème dont j'ai compris — si je ne l'avais senti avant — toute l'acuité. Il s'agit des personnels en formation en Algérie.

Au cours de la discussion du budget des travaux publics, j'ai déjà dit l'hommage que nous devons tous rendre aux personnels des ponts et chaussées des travaux publics. Ce que j'ai dit à ce sujet peut être étendu, et combien, au personnel de la navigation aérienne et de la météorologie qui, en plus des risques analogues et des surcharges de travail du même ordre, ont à faire face dans des conditions difficiles à un trafic en expansion continue.

La solution de ce problème est difficile. Il s'agit de compléter les effectifs pour éviter le surmenage et permettre certains rapatriements légitimes.

Encore faut-il pouvoir développer le volontariat, provoquer des engagements de contractuels. Tout cela exige des moyens financiers qui seuls, évidemment, peuvent résoudre les difficultés signalées. Il faudrait généraliser les dispositions prévues par la loi du 1ᵉʳ août 1957 et prévoir de nouvelles primes opérationnelles. Mais ces considérations sont valables pour tous les personnels en Algérie, et ce n'est pas dans le cadre du seul budget de l'aviation civile que je puis résoudre un problème dont j'ai cependant parfaitement conscience. J'essaierai, par des mesures peut-être limitées mais nettes et claires, de donner confiance et d'encourager notre personnel en service en Algérie, avec l'accord de M. le ministre des finances.

On m'a interrogé sur la création du corps des téléphonistes et on m'a demandé si tous les emplois ont été vraiment recensés. Il s'agit là d'un cadre interministériel, et, au secrétariat général à l'aviation civile, les créations d'emplois correspondent nombre pour nombre aux suppressions d'emplois ; la pyramide est calquée sur l'ensemble des besoins fonctionnels des services. Les intéressés n'ont donc pas de craintes à avoir.

On a soulevé le problème des stages effectués par les personnels de la navigation aérienne et des perturbations que ces stages entraînent dans les foyers. M. le rapporteur Anthonioz en avait déjà parlé l'an dernier. Le problème se pose, certes, mais la technique est en telle évolution que, pour ces catégories de personnel, ces stages sont indispensables et relativement fréquents. Les dispositions, en particulier financières, relatives à ces stages, sont des dispositions générales applicables à l'ensemble de la fonction publique ; je voudrais cependant faire remarquer que les nouveaux statuts ont justement pour objet de favoriser la promotion des personnels en fonction des qualifications acquises, en particulier par ces stages. Les intéressés ont donc, dans une certaine mesure, la récompense de leurs efforts.

Une question qui m'a été posée concernait les ouvriers du S. G. A. C., dont on a dit qu'ils étaient sous-rémunérés. Des cas individuels, semblerait-il, révéleraient des insuffisances. Il s'agirait d'ouvriers accomplissant un travail supérieur à celui qui correspond à leur salaire. J'examinerai la question. Les créations d'emplois demandées chaque année, au nombre de vingt-huit dans le présent budget, doivent me permettre de pallier ces insuffisances dans la mesure où elles sont justifiées.

Mesdames, messieurs, je m'excuse d'être entré dans ces détails techniques à cette heure tardive mais ils présentent par-dessus tout, vous le sentez bien, un aspect humain. Il était donc normal que je m'efforçasse de répondre avec précision aux questions qui m'avaient été posées à ce sujet.

J'aborde maintenant les problèmes de politique générale du ministère.

Un certain nombre de questions m'ont été posées en ce qui concerne Air France et, notamment par notre cher rapporteur, sur la situation sociale du personnel navigant. Que la question

émane de lui ne saurait surprendre personne. On se souvient de la part que, l'année dernière, il avait consacrée dans son rapport au problème du personnel navigant et des efforts qu'il avait personnellement déployés pour essayer d'apporter l'apaisement dans une situation alors tendue.

Il est normal qu'après avoir fait preuve de dynamisme et d'initiative il veuille être tenu au courant du résultat de ses efforts et des miens. En réalité, la situation s'est lentement rétablie. Un compromis est intervenu qui a apporté une solution au conflit ; solution honorable, je crois, pour les deux parties.

Sans vouloir entrer dans les détails, je vous dirai qu'il a essentiellement prévu un système permanent de contacts et de consultations aux plus hauts échelons, qui a permis d'assainir la situation et de maintenir le climat de confiance instauré.

Le problème de l'adaptation au régime de travail sur les *quadrijets* est maintenant bien abordé et en bonne voie d'être complètement résolu.

Monsieur le député, vous aviez souhaité le contact direct, il est établi et je crois qu'il donne les résultats que vous en espériez.

M. Marcel Anthonioz, *rapporteur spécial.* Je vous en remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics et des transports. La question m'a été posée de savoir si, ministre de tutelle, j'approuvais ou n'approuvais pas la fusion envisagée entre les deux compagnies privées U. A. T. et T. A. I.

Sur ce point, je répondrai que, dans la mesure où ces compagnies sont privées, j'ai la tutelle des lignes qu'elles desservent, mais, dans le système présent dont je ne suis pas le père, je ne suis pas autorisé à dire que leurs activités ne peuvent être maintenues qu'à condition de rester séparées.

Ce phénomène de concentration peut provoquer, comme tout phénomène analogue, un certain nombre de réflexions. Je ne pense pas qu'il y ait lieu de les présenter ici ce soir.

Mesdames, messieurs, l'importance des questions posées n'est pas proportionnelle au capital des sociétés de transports aériens puisque Air Inter, avec un modeste capital, a provoqué certainement beaucoup plus de questions que Air France, U. A. T., T. A. I. ou même Air Algérie dont le capital social est plus important. C'est bien légitime, et vous me pardonnerez cette modeste boutade à cette heure avancée de la soirée.

M. René Schmitt. Ce n'est pas une réponse.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Ce n'est pas la réponse, mais cela prépare la réponse qui va vous être faite.

Il s'agit du développement des liaisons aériennes intérieures. Les critiques qui ont été présentées par les uns ou les autres visaient l'organisation qui serait défectueuse à la base de ces liaisons et le recours au système des affrètements. Elles traduisaient aussi les inquiétudes soulevées par l'achat de nouveaux appareils et on me permettra, monsieur le rapporteur, de faire remarquer sans aucun esprit de taquinerie, qu'il y a peut-être une très légère contradiction entre le fait de s'inquiéter de l'organisation défectueuse d'un système de liaisons qui recourt à l'affrètement et la crainte de voir la compagnie intéressée recourir à l'achat de matériel et faire appel à la gestion directe ; effectivement, parmi les deux possibilités ouvertes à Air Inter, il faut choisir entre l'affrètement et la gestion directe, l'une et l'autre formule présentant des inconvénients et des avantages.

La critique la plus souvent exprimée ici s'est adressée à la charge trop lourde supportée par les collectivités. Cette question, nous ne l'évoquons pas pour la première fois. Monsieur le rapporteur, vous avez vous-même marqué, et ici très justement, au moment du redémarrage d'Air Inter après le fâcheux départ qu'a connu cette société, le risque que nous courions en adoptant une formule composite, en voulant concilier tous les intérêts. Vous aviez alors parfaitement raison. Je vous ai répondu du haut de cette tribune au moins deux fois, et au risque de me répéter, je redis aujourd'hui ce que je vous ai dit alors : Nous sommes dans une première période de tâtonnements et d'études nécessaires ; il n'est pas possible de réaliser en un temps la mise en service de lignes aériennes intérieures toutes prévues, toutes planifiées. Le besoin de liaisons aériennes intérieures est réel : encore faut-il le mesurer exactement. Tel et tel sont persuadés qu'il faut assurer des liaisons entre telle et telle ville, et l'on s'aperçoit au bout de quelques semaines qu'en réalité les intéressés sur lesquels on comptait sont moins intéressés qu'on ne le croyait.

C'est pourquoi un certain temps d'épreuve est nécessaire pour que, progressivement, les liaisons se mettent en route. Ce temps d'épreuve étant passé, on pourra organiser sur des bases saines les liaisons aériennes intérieures.

En réalité, pour atténuer les charges locales qui ont été nécessaires au point de départ — car il était naturel que les essais fussent faits d'abord avec les pionniers — il y a trois solutions. D'abord l'atténuation des charges peut être réalisée par le fait que la subvention à l'essence remboursera complètement la taxe obtenue cette année et qui était indispensable pour que Air Inter ne fût pas pénalisé au départ par une situation exceptionnelle. Je remercie M. le ministre des finances et M. le secrétaire d'Etat aux finances d'avoir donné une suite favorable à notre demande.

Le deuxième procédé, celui auquel avec sa prudence ordinaire M. le rapporteur a fait allusion, à savoir la gestion directe, permet de ne pas avoir à supporter, par l'affrètement, l'achat de matériels qui ne sont pas toujours adaptés et des charges qui ne correspondent pas aux besoins.

La troisième solution, enfin, serait naturellement celle de la subvention qui est réclamée par tous ceux qui sont intervenus dans le débat. A cet égard, le Gouvernement n'est opposé ni à l'augmentation de capital qui est en cours, ni même à la demande à la caisse des dépôts et consignations de prêts qui faciliteraient l'équipement adéquat d'Air Inter, équipement qui sera complété lorsque les super-Broussard seront enfin mis en service.

Des interventions de l'Etat pour alléger les charges des collectivités locales, je dirai que le Gouvernement n'y est pas hostile, à la condition qu'il s'agisse d'une aide tenant compte du caractère plus ou moins indispensable des lignes et de leurs résultats.

En cours d'année, nous aurons l'occasion de nous pencher sur ce problème. Vous auriez souhaité l'octroi d'une subvention au départ. Je comprends, messieurs les députés, que vous considériez que les liaisons aériennes doivent être traitées comme celles réalisées à l'aide d'autres instruments de transport ; encore faut-il savoir toutefois qu'ici, comme ailleurs, seul le temps permettra de définir un plan de liaison et d'éventuel soutien de l'Etat ; encore faut-il avoir déterminé clairement les bases du réseau qui sera celui d'Air Inter.

Pour les années 1962, 1963, 1964, un développement important du réseau est dès à présent prévu. Le réseau comporte déjà actuellement les liaisons suivantes : Paris—Toulouse, Paris—Pau, Lille—Lyon—Nice, Paris—Brest, Paris—Lyon avec correspondance sur Nice, Nantes—Lyon et Nantes—Marseille, Paris—Nîmes par Clermont-Ferrand, Nîmes—Perpignan. C'est à partir de l'année prochaine qu'on pourra dire qu'Air Inter a vraiment fait ses preuves et que, malgré les craintes qui existaient à l'origine, il a résolu les problèmes qui lui étaient posés.

Deux difficultés particulières à deux régions ont été signalées à l'attention du ministre des travaux publics. L'une ne concerne pas, à vrai dire, Air Inter, mais j'en parle ici parce qu'il s'agit d'aide directe ou indirecte à une région économique. Dans son intervention de ce soir, M. Lecocq a demandé que le Nord soit relié à l'étranger, parce qu'il est au bout de la ligne Lille—Londres et Lille—Dusseldorf. La ligne Lille—Londres existe. Elle a pu être maintenue et j'espère qu'il sera possible de la maintenir, grâce à la coopération d'Air Inter et des autorités locales. Avant de créer de nouvelles liaisons, il faut consolider la ligne Lille—Londres. Tous ceux qui ont fait l'expérience des liaisons locales établies par Air Inter ont pu constater qu'à l'époque des grands mouvements d'été elles fonctionnent avec un coefficient de remplissage correct, mais que, bien sûr, ces coefficients sont ensuite moins satisfaisants.

Il faut plusieurs années pour consolider le trafic d'une ligne.

M. de Grandmaison s'est adressé, comme disait M. Christian Bonnet ce matin, « au plus occidental des ministres du Gouvernement ». Il m'a demandé de faire preuve de compréhension pour le problème de Nantes.

La situation de cette ville ne m'a pas échappé puisque existent déjà les liaisons Nantes—Lyon et Nantes—Marseille, l'une et l'autre prolongées sur Nice. Le schéma prévu pour 1963-1965 comporte, en outre, les liaisons Nantes—Brest, Nantes—Bordeaux—Pau, Nantes—Lille prolongée par la liaison, dont je viens de parler, sur Londres et autres points à l'étranger.

Là encore, la charge est lourde et le problème posé est celui du concours de l'Etat au financement. M. le Premier ministre et M. le ministre des finances saisis considèrent que l'aide de l'Etat doit être sélective. Et il me semble que l'Ouest et la Bretagne ne seront pas les plus mal placés lorsque cette sélection sera faite.

Il a été longuement question de l'aviation légère, et je m'en réjouis. Je remercie M. Devèze des termes délicats qu'il a employés en parlant plus encore du pilote que je suis que du ministre.

Le problème évoqué dépasse largement l'un et l'autre. Il concerne l'avenir et l'ensemble de l'aviation légère pour laquelle un effort s'impose, en effet.

Parlons net, c'est-à-dire choisissons nos termes de comparaison.

Au lendemain de la guerre, après une période d'enthousiasme pour l'aviation populaire et d'efforts financiers considérables, logiques dans une période de démarrage, il y a eu une période de « basses eaux ». Mais au cours des quatre dernières années, les efforts ont repris. Pour insuffisants que soient les crédits, ils marquent une progression qui n'est pas négligeable, il s'en faut de beaucoup.

Un mot du vol à voile, question souvent soulignée. Je signale que les aéroclubs bénéficient de la prime d'achat, non seulement pour les planeurs monoplaces, mais aussi pour les planeurs biplaces école, qui ont tous plus de douze ans d'âge et dont l'entretien devient très onéreux. Il est envisagé, pour ces derniers, de porter de 60 à 70 p. 100 le montant de la prime prévue afin de diminuer la charge des aéroclubs. Peut-être sera-t-il possible de dégager les sommes nécessaires à un effort un peu supérieur. Les crédits inscrits à ce titre ont été, je le rappelle à M. Devèze et à M. Labbé, doublés de 1961 à 1962.

Un effort est également accompli pour maintenir l'aide afférente aux revisions générales, la prime au brevet, etc. Pour obtenir l'abaissement des prix de vente, l'Etat envisage d'acheter un certain nombre d'appareils destinés aux centres nationaux, ce qui soulagera d'autant la série intéressée des frais d'études.

L'effort réalisé ne me paraît donc pas négligeable. Je comprends que vous demandiez qu'il soit plus important, et je vous en remercie. En ces matières, vous aidez le ministre responsable de l'aviation légère qui ne manque jamais de souligner aux yeux de son collègue des finances que l'aviation légère, pour légère qu'elle soit, est sportive, qu'elle est formatrice et qu'à ce titre elle mérite d'être encouragée comme n'importe quel autre sport.

Mesdames, messieurs, je terminerai cet exposé en répondant aux trois ou quatre grandes questions qui m'ont été posées en ce qui concerne la politique générale du ministère.

M. le rapporteur a demandé, comme on l'a demandé lors de la discussion du budget du ministère des affaires étrangères, que la contribution de la France à Eurocontrol soit considérée, non comme une contribution à une organisation internationale de recommandations, mais comme une contribution à un organisme de gestion rattaché par conséquent à mon budget. Je m'en entretiendrai de nouveau avec M. le ministre des affaires étrangères. Je crois d'ailleurs qu'il s'est montré très ouvert aux suggestions sur ce sujet que certains parlementaires lui ont présentées.

Je remercie M. Anthonioz d'avoir souligné notre action en Afrique, où l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne se révèle — je le dis comme il l'a lui-même dit — un succès. En effet, non seulement nous avons réalisé avec nos partenaires et amis Africains l'unification et l'homogénéité des aides à la navigation aérienne, mais encore simplifié le recrutement tout en donnant au personnel les garanties qu'il souhaite, assuré un fonctionnement valable des réseaux d'aides météo et radio, facilité la gestion des aérodromes, dont je parlais tout à l'heure, qui ont été construits dans les dernières années, mais qui ne relèvent plus de mon ministère. Nous avons par là-même contribué à l'unité africaine. Et je crois que l'unité de l'Afrique francophone est un bien à la fois pour la France et pour l'Afrique elle-même.

Dans le même esprit, vous avez souligné la réalisation par nos amis africains d'Air Afrique, qui fait largement appel à la technique française.

Sur le plan européen, les problèmes sont peut-être un peu plus difficiles.

Eurocontrol démarre, mais les habitudes sont prises. Les doctrines, les techniques et la mise en commun des connaissances soulèvent un certain nombre de difficultés que nous surmonterons peu à peu.

En ce qui concerne Air Union, vous m'avez demandé le point des négociations menées avec les compagnies des pays voisins. Ces négociations sont assez avancées. Le problème se pose maintenant de dresser le bilan et d'opérer le choix. Ce choix est difficile, comme toujours en ces matières.

Faire un travail en commun dans le domaine du transport aérien — comme M. Schmitt souhaitait tout à l'heure que nous le fassions dans le domaine de la construction aéronautique — c'est le vœu de tous. Encore faut-il faire en sorte que, dans l'œuvre commune, chacun ait la part qui lui revient normalement et équitablement.

Se montrer bon Européen, ce n'est pas seulement souhaiter une construction européenne, c'est aussi s'assurer que l'intérêt national légitime a bien sa part dans cette construction. C'est ce qui explique la difficulté des discussions, car naturellement les ministres des autres pays sont animés par la même préoccupation.

Cependant les confrontations qui ont eu lieu nous rapprochent du moment où je pourrai, avant toute décision définitive, informer les commissions compétentes de l'Assemblée nationale.

Mesdames, messieurs, en réalité l'aviation civile connaît trois sortes de difficultés.

Tout d'abord elle a dû faire face ces derniers mois aux extraordinaires conséquences d'un progrès technique accéléré, en ce qui concerne les personnels de la navigation aérienne, le matériel, les bases qu'il a fallu créer et l'adaptation des compagnies aériennes.

Bientôt, sans doute, le progrès fera un nouveau bond en avant, et un nouveau problème est déjà posé avec le supersonique, que chacun souhaite et redoute en même temps.

Il suffit de relire certaines des interventions de grande qualité présentées au cours de ce débat pour constater que sur tous les bancs de cette Assemblée — et je m'en réjouis — les parlementaires sont à la fois vigilants, pour savoir si le Gouvernement est prêt à prendre la tête du progrès, et inquiets, se demandant s'il en a prévu les conséquences techniquement difficiles et financièrement lourdes.

Mais, en présence du progrès technique d'hier, auquel nous avons fait face, et de celui de demain, qui nous préoccupe sérieusement, un effort d'organisation s'impose, tant sur le plan national que sur le plan international.

C'est la tâche à laquelle s'est attaché le ministère des travaux publics, dans le domaine de l'aviation civile.

Le secrétariat général à l'aviation civile mérite sans doute un certain nombre des critiques qui ont été émises par ceux qui, naturellement, voudraient à la fois que notre pays franchisse l'étape actuelle de l'aviation, soit prêt à affronter la prochaine, et tienne la place qui lui revient dans l'organisation générale que justifie cette évolution.

Je crois cependant pouvoir dire que, dans l'ensemble, ce secrétariat général a franchi les principales difficultés et que, conscient de l'appel que vous lui lancez, le ministre s'efforcera de présenter l'an prochain un budget qui soit encore plus conforme à vos vœux, celui du choix de la France pour l'aviation de la seconde moitié du XX° siècle. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile et commerciale), au chiffre de 10.024.502 nouveaux francs.

(*Le titre III de l'état C, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix le titre IV de l'état C concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile et commerciale), au chiffre de 6.528.555 nouveaux francs.

(*Le titre IV de l'état C, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile et commerciale), l'autorisation de programme au chiffre de 243.270.000 nouveaux francs.

(*L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre V de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile et commerciale), le crédit de paiement au chiffre de 118.931.000 nouveaux francs.

(*Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Sur le titre VI, la parole est à M. Schmitt.

M. René Schmitt. Je m'étais fait inscrire sur le titre VI pour évoquer le problème des sports aériens et des aéroclubs, mais

un certain nombre d'orateurs l'ont fait et vous-même, monsieur le ministre, leur avez répondu.

Je pense donc qu'il est inutile, à cette heure tardive, de prononcer un long discours.

J'indique simplement que le groupe socialiste s'associe sans réserve aux doléances qui ont été exprimées, au nom des aéro-clubs, sur la situation de notre flotte nationale de planeurs qui, en l'espace de douze ans, a vu ses effectifs réduits de moitié. Il existe une raison à ce malaise certain.

J'interviens ainsi dans le même esprit et en formulant les mêmes espérances que les orateurs qui m'ont précédé. (*Applaudissements.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le titre VI ?

Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile et commerciale), l'autorisation de programme au chiffre de 34.730.000 nouveaux francs.

(*L'autorisation de programme, mise aux voix, est adoptée.*)

M. le président. Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état D concernant le ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile et commerciale), le crédit de paiement au chiffre de 20.310.000 nouveaux francs.

(*Le crédit de paiement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Nous avons terminé l'examen du budget du ministère des travaux publics et des transports (II. Aviation civile et commerciale).

Dans les services du Premier ministre, nous abordons la discussion des crédits de la section II (Information) :

SERVICES DU PREMIER MINISTRE

Section II. — Information.

ETAT C

(*Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils.*)

(*Mesures nouvelles.*)

« Titre III. — + 386.405 nouveaux francs ;

« Titre IV. — + 1.061.500 nouveaux francs. »

La parole est à M. Nungesser, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du plan. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Roland Nungesser, *rapporteur spécial.* Le budget que j'ai l'honneur de rapporter aujourd'hui devant vous est évidemment plus rapide à analyser que l'ensemble des fascicules budgétaires des services du Premier ministre qui ont fait l'objet de mon précédent rapport.

Si la caractéristique de celui-ci résidait dans la multiplicité et le caractère hétéroclite des services qui en faisaient l'objet, mon rapport aura aujourd'hui exactement les caractéristiques inverses.

S'agissant du budget d'un ministère qui, à la vérité, n'existe pas en tant que tel, son intitulé dans la nomenclature budgétaire correspond mieux à la réalité des faits, puisqu'il se réfère à un simple fascicule, celui de la section II des services du Premier ministre.

Plus que d'un ministère, il s'agit en vérité d'un cabinet ministériel et d'un service qui ne comporte pas plus de soixante agents. Nous sommes loin, bien entendu, de ce que devrait être le ministère de l'information dans un pays moderne à l'échelle de la France. Aussi votre rapporteur en est-il réduit à répéter chaque année à cette tribune, comme un leit-motiv, qu'il faudrait que le Gouvernement comprenne enfin qu'un ministère de l'information doit être, au XXe siècle, conçu comme le « service des relations publiques de l'Etat ».

Il m'apparaît inutile de répéter quelles devraient être les structures à donner à un tel ministère et quelles devraient en être les missions. On reproche souvent au Gouvernement des erreurs d'ordre psychologique. La première et la plus grave d'entre elles n'est-elle pas de se refuser à s'adjoindre un conseiller en psychologie ?

Cela dit, je voudrais très rapidement — et ma tâche sera facile — analyser la présentation budgétaire des activités de ce ministère. Dans une seconde partie, j'essaierai de dresser un rapide bilan des principaux organismes placés sous la tutelle du ministère de l'information, et particulièrement de la S. N. E. P. et de la S. O. F. I. R. A. D.

Sur ce point je voudrais rappeler à l'Assemblée que si le rapport écrit que j'ai présenté au nom de la commission des finances ne comporte pas ce compte rendu de l'activité des entreprises nationales placées sous la tutelle du ministère de l'information, c'est parce qu'il a été décidé que l'ensemble des rapports concernant les entreprises nationales ou d'économie mixte ferait l'objet de la publication ultérieure d'un document spécial.

Voyons d'abord l'analyse budgétaire.

Celle-ci fait apparaître une augmentation très importante de l'ensemble des crédits, qui s'élèvent à plus de 61 millions de nouveaux francs, contre 30 millions en 1961, c'est-à-dire à plus du double.

Il convient de noter dès l'abord que cette majoration ne signifie en rien un accroissement des moyens du ministère de l'information. Il s'agit, en fait, du transfert des crédits ouverts pour le paiement des services rendus par l'agence France-Presse aux personnes publiques. Inscrits jusqu'alors au budget des charges communes, ils sont maintenant transférées à celui de l'information.

En effet, aux termes de la loi du 10 janvier 1957 portant statut de l'agence France-Presse, il était prévu que celle-ci devenant autonome, les services rendus par elle aux organismes publics feraient l'objet d'une rémunération de la part de l'Etat. Le transfert de crédits qui nous intéresse aujourd'hui résulte du vœu émis à différentes reprises par le Parlement de voir alléger la liste des crédits ouverts au titre des charges communes.

Il est bien entendu que cette opération comptable qui répond à l'esprit de ce vœu n'entraîne aucune modification des relations de l'Etat et de l'agence France-Presse. Il est en effet fondamental, dans l'intérêt général bien compris, que celle-ci continue à jouir d'une indépendance qui fait sa force, notamment à l'extérieur.

Il convient de souligner aussi qu'en dehors même de ces crédits la plus grande partie des dotations importantes de ce budget figurent au titre IV interventions publiques.

J'avais déjà noté l'an dernier que, sur un total de 31 millions de crédits, 28 étaient affectés à ce titre IV, dont le principal chapitre est relatif au versement à la S. N. C. F. des subventions pour frais de routage des publications.

Aussi, cette année, le titre III, celui des moyens des services, ne représente-t-il plus qu'un trentième de l'ensemble du budget.

Toutefois une légère augmentation apparaît, relative à quelques créations d'emplois qui sont apparues nécessaires pour donner au ministère de l'information un strict minimum de moyens. Ainsi lui faut-il au moins être en mesure de faire face à l'extension des attributions du service juridique et technique résultant de la multiplication de ses interventions en matière de presse, de radio, de télévision ou de cinéma et de la prise en charge du secrétariat de la commission de surveillance de la R. T. F.

Parmi les mesures nouvelles figure une dotation de 700.000 nouveaux francs en faveur du fonds culturel, dont nous avons souligné ici quel rôle il doit avoir à jouer à l'extérieur pour faciliter la publicité en faveur de notre pays.

L'an dernier était apparu un service nouveau sous la forme d'un « central d'informations », dénomination inadéquate, transformée cette année en celle de « service de documentation et de diffusion ». Il s'agissait d'une timide tentative pour organiser les relations publiques de l'Etat.

Sa section « documentation » devait d'abord analyser la presse écrite, parlée et télévisée. Il était, en effet, paradoxal que le ministre de l'information n'eût pas même une écoute régulière des différentes chaînes.

D'autre part, ce service a pour but de constituer une documentation sur les grands problèmes nationaux et d'en établir une synthèse pour une large diffusion ; il rassemble, par exemple, les éléments d'information fournis par les divers départements ministériels ou par les organismes officiels dont il tire des séries d'études et de documents. Ces tâches, assumées en liaison avec les sociétés spécialisées de publicité, notamment avec une filiale de l'agence Havas, devraient être développées d'une façon

systématique et, peu à peu, prises en charges par les services mêmes du ministère.

J'aborde maintenant le problème des publications administratives.

Il y a deux ans, votre rapporteur avait fait une étude de ce problème en s'efforçant de montrer que, par une coordination et une rationalisation des méthodes, on pouvait aboutir à des économies substantielles dans ce domaine. Il avait rappelé qu'une enquête avait été entreprise en 1950 et qu'un comité créé à l'époque avait travaillé pendant sept ans pour aboutir à des recommandations qui, bien que rationnelles, n'avaient jamais débouché sur des mesures concrètes. L'an dernier j'avais, à cette tribune, insisté à nouveau pour que des mesures pratiques soient mises à l'étude et imposées aux diverses administrations.

Sans doute, certains ministères avaient-ils suivi spontanément les avis de la commission, soit en opérant la fusion de plusieurs publications, soit en modifiant les conditions de leur réalisation. Mais il n'en restait pas moins que des dispositions auraient dû être prises, faisant suite au décret du 30 décembre 1950.

Une nouvelle initiative a été tentée en ce sens par un décret du 9 avril 1960 qui a modifié la composition du comité des publications. Le nouveau comité s'est mis rapidement à la tâche et s'est efforcé, d'abord de mettre à jour l'inventaire effectué par la commission précédente, ensuite d'en adapter les conclusions en tenant compte des données nouvelles du problème.

Du dépouillement de ces travaux, il apparaît que, sur le nombre des publications, un effort de concentration a été effectué. Le comité s'efforce actuellement d'apprécier la valeur de chacune de ces publications, sa nécessité ou, plus simplement, son utilité, sa conception, sa présentation, sa réalisation. D'une façon générale, il dégagera les conditions dans lesquelles ces publications pourraient être faites plus rationnellement et leur diffusion assurée d'une manière plus efficace.

Il est permis d'espérer maintenant que des mesures précises d'une portée générale seront prises en vue de la remise en ordre de toutes ces publications. De ces mesures nous sommes en droit d'attendre des économies non négligeables.

Il serait souhaitable que le ministère de l'information pût disposer de l'autorité suffisante pour assurer le contrôle de leur exécution. Il ne s'agit point, répétons-le, de concentrer en son sein toutes les publications ; il s'agit de laisser à chaque ministère le soin de composer comme il l'entend les textes à publier, le ministère de l'information n'intervenant que comme une sorte de conseiller technique.

Le développement que je viens de consacrer à ce problème des publications adminisratives fait ressortir, par un exemple précis, quel pourrait être, sur le plan technique, le rôle d'un véritable ministère de l'information.

J'arrive maintenant à l'examen des activités des entreprises nationales placées sous l'autorité du ministère de l'information, et d'abord de la S. N. E. P.

En ce qui concerne cette société, l'Assemblée se souvient que sa disparition avait été prévue par l'ordonnance du 4 février 1959, qui fut rapportée par la suite pour un certain nombre de raisons. En premier lieu, il fallait achever les opérations de liquidation des différents biens que la S. N. E. P. avait eu à gérer. A la suite d'un important contentieux, ce problème était loin d'être réglé lorsque fut envisagée la disparition de la S. N. E. P.

Ensuite, il subsistait un certain nombre de contrats de vente conclus sous condition suspensive et diverses questions devaient être résolues, notamment celles touchant les dommages de guerre et l'indemnisation des actionnaires de bonne foi de l'ancienne presse.

Enfin, il n'eût pas été de bonne gestion de liquider brutalement l'ensemble du secteur public d'impression qui comportait une dizaine d'imprimeries, dont certaines très importantes.

Mais, entre temps, de nouvelles missions sont apparues pour lesquelles la S. N. E. P. et sa filiale, la S. N. E. I., ont semblé être les organismes publics les plus habilités. Il s'agissait surtout d'organiser le concours technique que la France se devait d'apporter aux pays africains francophones, notamment en vue de la création d'imprimeries dans les nouveaux Etats indépendants.

J'aborde maintenant le problème de la S. O. F. I. R. A. D.

Cette société a fait l'objet de nombreuses discussions, dont beaucoup aboutirent à des critiques violentes touchant le fonctionnement de cette entreprise. Il y a deux ans, votre rapporteur lui-même avait dû, au nom de la commission des finances, demander fermement que la S. O. F. I. R. A. D. se débarrasse des tâches multiples qui lui furent imposées par la R. T. F. lorsque celle-ci n'avait pas la faculté de réaliser des opérations commerciales.

La réforme du statut de la R. T. F. au début de 1959 devait permettre le transfert progressif de ces diverses opérations à un nouvel établissement public à caractère industriel et commercial. C'est ainsi que, notamment, fut réglée la question de la publication *Télé 1959*, dont le déficit était allé croissant au cours des années antérieures. On peut dire aujourd'hui que toutes les opérations semblables ont été liquidées par la S. O. F. I. R. A. D., bien que quelques problèmes restent à résoudre en ce qui concerne leur transfert à la R. T. F.

Sur ce point, votre rapporteur peut exprimer sa satisfaction de constater que les recommandations qu'il avait formulées au nom de la commission des finances ont été suivies par le Gouvernement. Le fait méritait d'être souligné.

Ainsi, la S. O. F. I. R. A. D. n'a-t-elle plus comme tâche que de remplir sa mission naturelle qui est d'être une société holding. De ce fait, nous sommes amenés à évoquer les diverses sociétés dans lesquelles elle détient des participations, et d'abord Images et Son.

L'Assemblée a été saisie, il y a un peu plus d'un an, du grave problème de la faillite de la société R. B. V.-Industrie, dont le capital comportait un important paquet d'actions d'Images et Son. Votre rapporteur avait, à l'époque, conclu que l'intérêt de l'Etat, non seulement sur le plan politique, mais aussi et surtout sur le plan financier, était de se porter acquéreur de ce paquet d'actions ; il lui apparaissait, en effet, que c'était là le meilleur moyen d'essayer de compenser les dettes de la société R.-B.-V.-Industrie envers l'Etat.

Nous avons aujourd'hui la satisfaction de constater que la situation de la société Images et Son est devenue bénéficiaire après qu'eurent été apurées ses dettes antérieures. Pour la première fois cette année, et malgré l'affectation d'une partie non négligeable des bénéfices aux provisions ou réserves sociales, un dividende a été versé aux actionnaires.

Toutefois, il convient de signaler que parmi les filiales d'Images et Son, la Société spéciale d'entreprise, qui contrôle Télé Monte-Carlo, est en déficit depuis plusieurs années. Il serait souhaitable que la société Images et Son ne supportât pas seule ce déficit, qui semble toutefois s'atténuer.

Il convient de suivre attentivement cette question relative à un poste périphérique de télévision, auquel les progrès de la technique peuvent un jour donner une ampleur particulière.

Parmi les autres filiales d'Images et Son, il faut noter les sociétés qui contrôlent la chaîne Europe I.

Bien que la S. O. F. I. R. A. D. dispose, par l'intermédiaire d'Images et Son, d'une part importante du capital de celle-ci, il semble que les liens qui se sont ainsi établis entre l'Etat et ce poste périphérique n'aient pas entraîné une immixtion trop pesante dans la gestion de cette chaîne. Une politique contraire eût risqué non seulement de diminuer l'écoute de ce poste, mais peut-être aussi d'en alourdir les conditions de fonctionnement.

Après ce rapide examen du groupe Images et Son, je voudrais aborder celui des diverses fiilales de la S. O. F. I. R. A. D. et, d'abord, d'Andorradio.

A ce sujet, une série d'événements importants sont intervenus en 1961, qui vont permettre le démarrage véritable de cette station. Cette affaire traînait depuis plusieurs années. Des investissements avaient été engagés, mais, d'une part des difficultés d'ordre politique relevant notamment du statut particulier de la République d'Andorre, d'autre part des difficultés d'ordre technique résultant du choix de l'implantation de l'émetteur, n'avaient pas permis le fonctionnement de cette station dans des conditions convenables.

Un accord, conclu en 1961, avec le conseil général des Vallées a permis des investissements plus adéquats sur le plan technique et la mise au point d'une structure juridique et administrative de l'entreprise andorrane qui laissent espérer la mise en route de la nouvelle station vers la fin de l'année 1962, avec une appellation nouvelle toutefois, celle de « Radio des Vallées ».

Un problème reste encore à régler. Il concerne la régie publicitaire de la nouvelle station. Il s'agit de savoir si l'on continuera les errements existants qui lient étroitement le sort d'Andorradio à celui de Radio Monte-Carlo.

J'arrive au problème de Radio Monte-Carlo.

Radio Monte-Carlo constitue l'une des sources essentielles des revenus de la S. O. F. I. R. A. D. En effet, cette station recueille, sur le plan de la publicité, des sommes considérables. Mais l'on peut se demander si, dans la conjoncture présente,

il ne serait pas souhaitable de donner davantage un caractère de prestige aux émissions de cette chaîne. D'une part, il est toujours dangereux de se laisser aller à la facilité qui résulte du succès ; à ce propos, on peut noter un certain fléchissement de l'expansion commerciale de cette chaîne. D'autre part, étant donné la conjoncture actuelle dans le bassin méditerranéen, peut-être serait-il souhaitable qu'une évolution se dessinât dans la conception même des programmes de ce poste en vue d'en faire une grande chaîne d'expression française, dont le rôle pourrait être essentiel.

Il apparaît donc indispensable que la S. O. F. I. R. A. D. marque plus de fermeté en ce qui concerne la gestion même de l'entreprise et que, d'autre part, elle envisage sérieusement l'évolution du rôle de cette station sur le plan international.

Pour conclure, je dirai que, coordonnant à l'intérieur les activités des divers services chargés de fournir la documentation sur les grands problèmes de l'Etat, rationalisant et développant, à l'extérieur, la publicité en faveur de la maison France, facilitant la tâche de la presse en instituant une collaboration harmonieuse avec ses représentants, n'agissant qu'avec objectivité, condition essentielle de son efficacité, un tel ministère de l'information remplirait une fonction qui manque très lourdement à l'Etat.

Au XXᵉ siècle, les missions de celui-ci ne peuvent s'accomplir que par une coopération étroite et permanente avec l'ensemble des citoyens ; au XXᵉ siècle, cette coopération ne peut être fondée que sur une information complète et loyale. Tel devrait être le rôle primordial d'un véritable ministère de l'information. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Boinvilliers, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales. (*Applaudissements.*)

M. Jean Boinvilliers, *rapporteur pour avis.* Mesdames, messieurs, l'avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le budget de l'information portera moins sur les chiffres figurant à ce budget que sur les réflexions qu'il inspire et sur quelques idées directrices énoncées afin d'orienter l'action du ministère dans l'année à venir.

Pour marquer l'importance du budget de l'information, je dirai seulement que les crédits au titre des moyens de services s'élèvent à environ deux millions et demi de nouveaux francs ; ils comprennent les dépenses de personnel et de fonctionnement de l'ensemble du ministère. Le crédit propre aux dépenses d'information et de diffusion s'élève à 425.000 nouveaux francs. Ainsi, cette seule véritable dépense d'information, après avoir été relativement importante il y a quelques années, du temps du C. D. F., permettrait à peine aujourd'hui le fonctionnement d'une petite imprimerie de province.

La modicité de ces crédits montre que le Gouvernement s'en remet aux entreprises privées de presse pour informer le public, en les aidant d'ailleurs d'une façon appréciable puisque l'autre partie du budget de l'information, celle qui concerne les interventions publiques, s'élève à près de 59 millions de nouveaux francs, représentant, en fait, un allégement des charges supportées par les journaux.

Nous nous félicitons, d'ailleurs, de cette aide, qui permet à la presse de vivre et d'être vraiment libre. Et chacun sait que, sans la liberté de la presse, les mots de « liberté » et « démocratie » n'ont plus aucun sens.

Cela dit, je désire, monsieur le secrétaire d'Etat, au nom de la commission, préciser ce que pourrait être l'action à mener à l'égard de ces deux secteurs de votre ministère que je viens d'évoquer, tout en laissant à chacun le rôle qui lui revient.

Pour cela, vous me permettrez de citer les paroles que vous prononciez vous-même, récemment, devant les dirigeants de l'ensemble de la presse française, réunis pour vous accueillir :

« L'Etat... » — avez-vous déclaré — « ... a le devoir impératif d'informer, de préciser son action, d'en expliciter les mobiles. A la presse, ensuite, de les analyser, de les approuver ou de les critiquer. »

Voilà une excellente définition des rôles respectifs de l'informateur et de l'informé. La commission des affaires culturelles ne peut que se réjouir de ces paroles du ministre de l'information qui, ne songeant plus à conseiller discrètement la presse, ou à la démentir, ou à la réprimer, veut vraiment l'informer.

Après tant de mois de silence, de discrétion ou de secret, voilà du nouveau. Après tant de mois d'incertitudes, de décisions inexpliquées ou inexplicables, de faits accomplis et de mesures surprises, qui ont pu créer la confusion ou le mécontentement et renforcer dans certains cas la « hargne » et la « grogne », parce que la presse ne savait rien et ne pouvait éclairer une opinion qui ne comprenait pas, va-t-on enfin permettre à la presse de remplir sa véritable mission qui est d'informer ? Qui ne s'en réjouirait, et en premier lieu — j'en suis sûr — les journalistes dont le métier n'est guère facile chaque fois qu'ils veulent faire quelque chose de plus constructif que la critique pure ?

Pour cela, une véritable politique de l'information doit être définie et appliquée par le Gouvernement. Jusqu'à présent, dans la plupart des cas, celui-ci a été obligé de se défendre devant l'opinion. Il a laissé trop souvent à ses détracteurs le soin d'exposer selon leur optique et leur intérêt personnel des décisions qui eussent été accueillies favorablement, si elles avaient été exposées d'une façon claire et motivée.

Prenons deux exemples à cet égard. Les conclusions du rapport Rueff-Armand n'ont été pratiquement annoncées que par les critiques qu'elles ont soulevées de la part de certains groupes d'intérêts, alors qu'elles auraient certainement rencontré une large adhésion du public, si ce dernier en avait été objectivement informé.

De même, le IVᵉ plan de modernisation et d'équipement n'a pas fait l'objet d'articles de vulgarisation qui auraient cependant intéressé l'opinion publique toujours prête à accueillir de nombreuses informations, même de caractère technique. L'intérêt suscité récemment par le projet de création d'un pont sur la Manche est un bon exemple de ce sentiment. Mais là, avouons-le, les promoteurs ont mené une véritable campagne d'information.

Que le Gouvernement veuille donc bien, chaque fois qu'il est nécessaire, faire connaître ses vues sur un problème et qu'il le fasse, j'insiste sur ce point, longtemps à l'avance.

Mais comment, direz-vous, va-t-on réaliser cette documentation puisque nous avons vu tout à l'heure que les crédits sont pratiquement inexistants ? Je vous propose une formule.

Actuellement, chaque département ministériel est entièrement libre de sa politique d'information, du choix de ses moyens d'expression, de la répartition des sommes consacrées aux tâches d'information et de publicité. Les activités d'information sont régulièrement exercées au niveau des cabinets ministériels et très souvent concurremment au niveau de l'administration.

Malgré des tentatives répétées et la création de commissions spécialisées, il a été impossible d'aboutir à aucune coordination entre les divers départements qui multiplient publications et documentations de tous ordres. La même dispersion se retrouve dans les analyses de presse et dans les revues de presse que chaque ministère refait pour son compte.

Que cessent ce désordre et ce gaspillage en coordonnant tous ces services et du même coup se trouveront dégagés les crédits nécessaires à une organisation décente de l'information.

M. André Fanton. Très bien!

M. Jean Boinvilliers, *rapporteur pour avis.* Nous voudrions que le secrétariat d'Etat chargé de l'information ne jouât, auprès des services de presse des ministères, que ce rôle de conseiller technique que M. Nungesser évoquait il y a quelques instants. Mais ce rôle, il devrait pouvoir bien le jouer, chaque ministre restant alors en quelque sorte le maître d'œuvre de l'action d'information à entreprendre.

Ainsi, les publications administratives qui pullulent et qui n'ont malheureusement qu'un trait commun : l'ennui qui se dégage trop souvent de leur présentation et parfois de leur lecture, ces publications auraient alors un aspect attrayant, seraient d'une lecture facile et leur texte pourrait être immédiatement utilisé par la presse à l'intention du grand public.

Il suffirait parfois d'une mise en page différente, d'un schéma, d'une illustration pour faciliter l'appréhension d'un sujet austère.

Ce rôle d'éditeur, sur la demande et les indications des différents ministères, peut-être pouvons-nous imaginer qu'il soit confié à la direction de la documentation et de la diffusion dont l'activité actuelle est d'une très grande qualité quoique ses attributions soient limitées.

Nous demandons donc qu'une commission interministérielle veuille bien étudier ce problème pour aboutir à cette centralisation que nous réclamons.

Enfin, votre commission des affaires culturelles a émis le vœu que s'ouvre au Parlement un grand débat sur les problèmes de l'information au cours duquel pourraient être traités les pro-

blèmes de la radiodiffusion et de la télévision dont nous parlerons dans quelques jours.

Que ces quelques idées, monsieur le secrétaire d'Etat, fassent leur chemin ! C'est le souhait que nous formons. (*Applaudissements.*)

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Diligent.

M. André Diligent. Monsieur le ministre, s'il ne s'agissait que de me souvenir du collègue que vous étiez encore jusqu'à ces temps derniers, j'en serais réduit à prononcer aujourd'hui un discours de bienvenue et à n'avoir à votre égard que les mots les plus aimables.

Mais c'est malheureusement d'autre chose qu'il me faut parler ; c'est de la politique gouvernementale de l'information dont je dois vous entretenir, politique dont vous êtes l'héritier.

Malgré l'excellent exposé que vous avez fait devant la commission des affaires sociales, malgré votre volonté déclarée d'entretenir à l'avenir les rapports les plus étroits et les meilleurs avec le Parlement, malgré les connaissances techniques dont vous faites maintenant indiscutablement preuve après deux mois d'une formation professionnelle accélérée à laquelle je suis le premier à rendre hommage, je crains qu'il ne vous faille encore de longs mois avant que vous parveniez à redresser quelque peu la situation.

De toutes vos attributions, monsieur le secrétaire d'Etat, je n'en retiendrai que deux pour l'instant. D'une part, vous êtes officiellement le garant de nos libertés d'expression et plus particulièrement de la liberté de la presse et, d'autre part, vous avez sous votre autorité directe le plus grand moyen d'expression des temps modernes, la radiodiffusion-télévision.

Parlons tout d'abord de la liberté de la presse, et plus particulièrement de ces vagues de saisies qui déferlent encore régulièrement.

Sans doute, en ces temps durs et troubles, les détenteurs de l'autorité n'ont pas toujours la tâche facile. Je sais que, dans les périodes de tension, il est difficile de respecter scrupuleusement la lettre de la Constitution de 1958, notre Constitution, qui se réfère elle-même à la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen dont l'article 11 proclame :

« La libre communication des pensées et des opinions est l'un des droits les plus précieux de l'homme. »

L'an dernier, j'avais eu l'indiscrétion de poser à M. le Premier ministre une question écrite par laquelle je lui demandais de m'indiquer le nombre de saisies ordonnées depuis le 1er janvier 1959 et le nombre des condamnations judiciaires qui s'étaient ensuivies. Je n'ai pas encore obtenu de réponse, mais je crois savoir qu'une récente circulaire me permettra de demander que cet oubli soit réparé.

En revanche, répondant à une autre question, le 9 avril 1960, M. le ministre de l'information de l'époque me faisait savoir qu'à ses yeux ces procédés de saisie devaient garder un caractère absolument exceptionnel. Mais la guerre d'Algérie, la tension internationale plongent, vous le savez bien, depuis un certain temps, ce pays dans une situation dont le caractère exceptionnel est, peut-on dire, devenu une seconde nature. Il serait bon, dès lors, que le Gouvernement définisse ses intentions et sa politique en ce domaine jusqu'à ce que reviennent des temps meilleurs.

En ce qui me concerne, monsieur le ministre, je ne vous soumettrai que trois observations.

La première, c'est que les saisies sont, la plupart du temps, le fruit de la décision nocturne, improvisée et précipitée d'un fonctionnaire que bien entendu, le lendemain, le ministre responsable ne peut faire autrement que de couvrir.

La deuxième, c'est que très rares sont les saisies qui ont donné lieu par la suite à poursuites judiciaires, ce qui semble indiquer qu'elles n'étaient pas bien fondées.

N'avez-vous pas d'ailleurs l'impression que nombre de journaux et de revues ont été saisis pour avoir publié des articles auxquels on ne peut faire que le seul reproche, pour les uns, d'avoir été écrits trop tard, pour les autres d'avoir été écrits trop tôt ?

M. André Fanton. Comment le savez-vous puisqu'ils ont été saisis ?

M. André Diligent. Cette constatation, monsieur le ministre, ne devrait-elle pas inciter les ministres responsables à faire preuve en pareille matière, de prudence et, par conséquent, de libéralisme.

N'est-ce pas Talleyrand — je sais qu'il n'était pas homme à s'embarrasser de principes — qui disait : « En politique, l'erreur est une vérité qui se trompe de date. ».

Enfin, troisième observation : le Gouvernement se fait, à mon avis, des illusions profondes sur l'efficacité des saisies. Elles sont, en effet, la plupart du temps, inutiles et inefficaces.

De quoi s'agit-il en effet ? S'agit-il, en saisissant un journal, d'interdire la révélation de certains faits ? Le temps n'est plus où l'empereur Napoléon pouvait dire : « Toutes les fois qu'il parviendra une nouvelle défavorable au Gouvernement, elle ne doit point être publiée jusqu'à ce qu'on soit tellement sûr de la vérité qu'on ne puisse plus la dire parce qu'elle est connue de tout le monde. ».

Il est vain de croire que, de nos jours il soit encore possible de garder quelque temps secret un événement, quand tout citoyen peut l'apprendre par la radio. Je parle, bien entendu, de la période périphérique ou étrangère. Vous m'avez compris, monsieur le secrétaire d'Etat.

S'agit-il, au contraire, d'interdire certains commentaires qui seraient considérés comme subversifs ?

Le Gouvernement aurait tort de s'imaginer qu'il aura réussi à décourager des lecteurs d'un hebdomadaire ou d'un quotidien en les privant pour un jour de leur lecture favorite ; loin de les désarmer, il les aura, au contraire, un peu plus indignés.

Je constate d'ailleurs que, depuis un certain temps — je ne sais si c'est en rapport avec votre arrivée au Gouvernement — la régularité des saisies s'est quelque peu atténuée.

En tout cas, monsieur le secrétaire d'Etat, des erreurs ont trop souvent été commises. Je crois que le propre d'un régime qui se veut fort est de ne pas sembler craindre l'expression de l'opposition, qu'on risque de réduire au silence par la ruine que peut susciter la répétition d'un pareil procédé. Prenez garde alors que ne se lève un jour un nouveau Lamennais pour répéter ce que le directeur du *Peuple* écrivait en 1848 en disant adieu à ses lecteurs : « Il faut aujourd'hui de l'or, beaucoup d'or pour jouir du droit de parler. Nous ne sommes pas assez riches! Silence aux pauvres! ».

Prenez y garde! Ou alors, que le Gouvernement rétablisse la censure, même en métropole. Ce serait plus franc, plus loyal, plus courageux. Mais, en même temps, il aurait fait la démonstration qu'il ne croit plus en la démocratie, ce que je ne veux pas, en ce qui me concerne, encore croire.

M. André Fanton. Lisez les journaux : vous verrez que vraiment on n'en est pas là.

M. le président. Voulez-vous ne pas interrompre l'orateur sans son autorisation ?

M. Paul Coste-Floret. D'autant qu'il dit des choses excellentes !

M. André Diligent. Monsieur Fanton, vous seriez surpris si vous aviez connaissance du nombre de saisies opérées au cours de ces trois dernières années.

Je ne dis pas qu'il s'agit là d'un phénomène nouveau. Mais à un certain moment on pouvait se demander si des journaux d'opposition, dont je ne partage pas personnellement les opinions, ne risquaient pas de disparaître par suite de la répétition de tels procédés. Et, mon cher collègue, je vous crois tout de même assez démocrate pour partager, sur le fond, mon avis.

M. Mustapha Deramchi. On oublie de dire que les journaux dont vous parlez racontent souvent des histoires à dormir debout !

M. André Diligent. Mesdames, messieurs, j'aborde maintenant un sujet plus brûlant encore, je veux parler de l'action gouvernementale sur la radiodiffusion-télévision française.

Contrairement à ce que l'on croit, monsieur le secrétaire d'Etat, cette institution n'est pas sous votre tutelle, mais, comme le veut le décret de 1958. sous votre autorité directe. C'est le Gouvernement qui désigne le directeur général, les directeurs généraux adjoints, qui pourvoit aux postes principaux.

Depuis le début de cette législature, au cours de chaque débat budgétaire, toutes les fois qu'il fut également question du recouvrement de la taxe radiophonique, les différents rap-

porteurs ont présenté au ministre en exercice — ce n'était pas toujours le même car je crois avoir l'honneur de saluer aujourd'hui le cinquième, lequel partage d'ailleurs ses fonctions avec un autre membre du Gouvernement — des suggestions de réforme administrative claires, pratiques et précises.

De la même façon, avec nos collègues, j'attirais inlassablement l'attention du ministre sur la nécessité de présenter l'information la plus large, la plus complète, la moins orientée possible et d'éviter spécialement en radio toute polémique.

Chaque fois, bien entendu, on nous promit monts et merveilles. M. Frey a même pu nous dire un jour : « Aidez-moi à faire de l'information et non pas de la propagande, car quand commence la propagande, l'information cesse ».

Chaque année, sur le plan administratif comme sur le plan politique, la même promesse était faite et des apaisements identiques étaient donnés.

Si l'enfer existe...

M. Hervé Laudrin. Ce n'est pas ici qu'on va régler le problème ! (*Sourires.*)

M. André Diligent. En effet, nous sommes déjà au purgatoire ici. (*Sourires.*)

Mais si, par impossible, il devait se trouver dans cet enfer quelques ministres de l'information, je ne leur souhaite qu'un seul châtiment : celui d'entendre réciter par un démon justicier les discours ministériels prononcés avant les votes budgétaires.

En tout cas, chaque fois que le budget de l'information fut voté, le recouvrement de la taxe radiophonique fut autorisé ; la collaboration promise entre le Parlement et le Gouvernement, malheureusement, en restait là.

Je prendrai deux exemples. L'an dernier, avec mes collègues MM. Le Tac et Poudevigne, j'avais présenté un amendement ayant pour objet de substituer au comité financier de la R. T. F. une commission de surveillance chargée de contrôler l'ensemble de la gestion de cet établissement. Lors de la discussion en seconde lecture, M. Nungesser obtenait que soit fixée à quatre députés la représentation de notre Assemblée dans cet organisme. La ténacité de votre prédécesseur réussissait à obtenir de la commission paritaire de réduire cet organisme à un rôle d'organisme purement consultatif réuni à la discrétion du ministre et donnant de simples avis sur les seules questions qu'on accepterait de lui soumettre.

Mais comme, finalement, on avait cru devoir faire confiance au ministre pour la représentation de l'Assemblée, celui-ci, par décret, réduisit cette représentation à un seul membre qu'il désigna lui-même.

Autre exemple : l'an dernier un amendement signé par MM. Caillemer, Le Tac et par moi-même était déposé. Il visait les structures de la future deuxième chaîne et le problème de la publicité à la R. T. F. Comme je l'avais nettement précisé, il ne s'agissait pas de prendre position sur le fond, mais de permettre au Parlement de délibérer et d'en décider. Je vous disais textuellement, mes chers collègues :

« Devant un fait social d'une telle importance, où les intérêts qui s'affrontent sont si grands, toute décision doit être soumise à l'Assemblée. »

Cet amendement fut adopté, malgré l'opposition du ministre et prit force de loi. Trois mois seulement après, il s'en fallut de peu pour qu'aboutisse un projet de chaîne privée sans que le Parlement eût été consulté.

Et nous voici ainsi conduits, Monsieur le ministre, à vous parler une fois encore de vos intentions en ce qui concerne la télévision, en ce qui concerne cette fameuse deuxième chaîne, et l'action ou — je regrette de devoir prononcer ce mot — l'inaction du Gouvernement dans ce domaine.

Comme du serpent de mer, on en discute depuis des années.

Le mercredi 22 avril 1959, à l'issue d'un conseil des ministres, M. Frey annonçait pour le début de l'année 1960 — je dis bien pour le début de 1960 — la mise en service de cette chaîne par un premier émetteur qui devait couvrir toute la région parisienne.

L'année 1960 arrive, rien ne se passe.

Je n'aurai pas la cruauté de rappeler toutes les déclarations des personnages officiels qui, à intervalles réguliers, nous apprirent qu'une décision était imminente.

Nous arrivons à la fin de 1961 et nous attendons toujours. Rien n'est prévu dans le budget de 1962, bien que l'on y trouve une réserve importante.

Pourtant, j'ai eu, l'autre jour, une heureuse surprise, j'ai lu que le Gouvernement avait entrepris une vaste enquête publique, devant intéresser tous les secteurs de l'opinion, préalablement aux décisions que vont devoir prendre l'exécutif et le Parlement pour fixer les structures de la future chaîne de télévision et étudier les services nouveaux et multiples qu'elle peut être appelée à rendre.

Dans cette intention, aurait été instituée une commission composée de personnalités illustres connues pour leur compétence et leur indépendance, cette commission devant recueillir les avis les plus divers des auditeurs, des techniciens, des pédagogues, des entreprises de spectacles, des maisons de publicité et prendre alors contact avec le Parlement.

Hélas ! c'est du Gouvernement de Grande-Bretagne qu'il s'agissait.

Chez nous au contraire, le Gouvernement a préféré la pénombre des cabinets ministériels et des contacts officieux.

Deux points essentiels sont à définir : quelle sera la forme de la deuxième chaîne ? Sera-t-elle d'Etat, privée ou d'économie mixte ? La publicité sera-t-elle admise, dans quelles conditions, sous quels contrôles, dans quelle proportion ?

Certes, l'affaire n'est pas simple et des intérêts parfois légitimes peuvent se trouver opposés, mais je crains que les bénéfices colossaux réalisés par la deuxième chaîne anglaise, chaîne publicitaire et privée, n'ait donné à rêver à bien des gens. Comme l'odeur du pétrole, les possibilités que peut apporter la publicité donnent le vertige à certains.

Devant un problème d'une telle ampleur, je suis en droit de reprocher au Gouvernement sa méthode de travail.

Le ministre précédent avait promis que le Parlement serait tenu au courant, et M. Schmitt lui avait demandé si ce serait par la lecture des journaux. Il se trompait, car, même dans la presse, peu de choses ont pu transpirer. Pourtant les faits sont là. Sans critères définis, des consultations multiples ont eu lieu. Publicistes, annonceurs, presse, industrie électronique, banques d'affaires : chacun fut invité, chacun fut consulté.

Certains, tout au moins dans les allées du pouvoir, veulent profiter de cette seconde chaîne pour accentuer encore, s'il se peut — mais « impossible » n'est pas français — le dirigisme de l'information par les ondes. (*Interruptions au centre et à gauche.*)

D'autres, au contraire, veulent la prise en mains de cette chaîne par des entreprises privées. D'autres encore souhaitent la formation de sociétés d'économie mixte. Certains sont contre l'accès de la publicité, d'autres pour une publicité limitée et contrôlée.

Les points de vue les plus divers se sont, à cette occasion, manifestés ; mais, là aussi, les coalitions s'organisent et là aussi les pressions se multiplient.

Seul le Parlement, seules les commissions compétentes de l'Assemblée, qui pourtant devront quand même être saisis, restent ignorés.

L'affaire est grave, monsieur le ministre, et pour plusieurs raisons. Le Gouvernement, par sa méthode et surtout par son immobilisme et son allure d'indécision, a laissé se pourrir un fruit avant qu'il soit mûr. On a laissé à trop de gens trop d'espérances. Et les positions me semblent se durcir singulièrement.

Certains individus s'imaginant que, sur chaque parlementaire, on peut épingler l'étiquette d'un *lobby* ou d'un groupe d'intérêt et que tout député a le choix entre l'intimidation ou la vénalité, se sont mis en campagne.

L'un d'eux, directeur d'un magazine dont je tairai le nom, car je suis contre la publicité — tout au moins contre la publicité faite à cette tribune — dans un article où il m'attaque, invitait tous les lecteurs à écrire à leur député. Il n'a pas été constaté que les parlementaires fussent accablés de courrier à ce sujet.

Devant cet insuccès, il s'est introduit hier soir dans cette Assemblée et a fait déposer dans chaque casier postal un pamphlet diffamatoire me concernant.

Je n'engagerai pas de débat avec quelqu'un qui, à la controverse loyale, préfère l'insinuation, c'est-à-dire la calomnie du pauvre, mais je dois à mes collègues de leur dire que ce personnage, en ce qui me concerne, sera invité à rectifier ou à être jugé. (*Applaudissements au centre gauche, à l'extrême gauche, à droite et sur quelques bancs au centre droit.*)

Mais la question, monsieur le ministre, vous le savez bien, dépasse nos personnes.

Il s'agit, en fait, du rôle qu'entend jouer le ministère de l'information par l'intermédiaire de la télévision. Il s'agit, par conséquent, de l'avenir de la démocratie réelle.

En cette époque, si le pouvoir prétend exercer sur les ondes un contrôle absolu, votre ministère devient, monsieur le ministre, l'élément essentiel de l'Etat.

M. Marius Durbet. Me permettez-vous de vous interrompre ?

De quoi parlez-vous ?

M. André Diligent. Je parle de politique, de l'action gouvernementale de la R. T. F.

M. Marius Durbet. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Diligent ?

M. André Diligent. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Durbet, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Marius Durbet. Je vous remercie, monsieur Diligent.

Je partage certaines de vos préoccupations, mais je ne vois pas très bien l'objectif que vous voulez atteindre par ces critiques.

M. André Diligent. Ecoutez-moi, vous le saurez.

M. Marius Durbet. Je n'entends pas engager une polémique. Je désire vous poser une question pour que l'Assemblée soit éclairée.

Vous avez d'abord rappelé à bon droit que le ministre a sous son autorité la radiodiffusion-télévision française.

Voilà qui est acquis.

Dans une phase ultérieure, vous avez précisé que des polémiques ou des querelles intervenaient sur les ondes.

Si j'associe ces deux idées, je traduirai le procès que vous faites sous la forme suivante : c'est le ministre qui ouvre ces polémiques et ces querelles et qui ainsi trace la ligne politique des émissions de la télévision.

Eh bien ! si je rappelais un fait récent, que vous connaissez bien, et si j'avais un procès à faire au ministre, je lui dirais que, comme homme politique, peut-être plus que comme ministre, il manque totalement d'autorité.

C'est exactement le procès inverse que j'ouvrirais. Et je m'appuie, je le répète, sur un fait précis que vous n'ignorez pas.

Par conséquent, je voudrais conclure que, si des polémiques s'engagent, si certaines pensées politiques s'expriment, elles procèdent beaucoup plus du choix personnel des directeurs de services que des directives qui émanent du ministre.

D'ailleurs, et je m'en réjouis, ces choix sont parfois judicieux. L'une des personnalités les plus éminentes de cette Assemblée, et que vous connaissez bien, charme le public et l'intéresse fortement. Je ne pense pas que ce soit le ministre qui l'ait désignée nommément.

Ce choix prouve, partiellement au moins, que la liberté règne dans ce domaine. (*Très bien ! très bien ! à gauche et au centre.*)

M. André Diligent. Si vous faites allusion, monsieur Durbet, à mon ami Maurice Schumann...

M. Marius Durbet. Je suis charmé de l'écouter.

M. André Diligent. ... je reconnais volontiers que je me félicite de le voir apparaître sur l'écran, car c'est un ami personnel.

Je tiens cependant à ajouter que j'aurai autant de plaisir à vous voir, monsieur Durbet, dans quelques jours, en tant que président de la commission des affaires sociales de cette Assemblée, de même que, en démocrate que je suis, je serais extrêmement heureux de voir de temps en temps, sur les ondes, interviewer M. Bergasse, M. Guy Mollet ou même M. Mendès-France.

M. Jean-Baptiste Biaggi. Mais moi, on ne m'y verra jamais, rassurez-vous ! (*Exclamations et rires sur de nombreux bancs.*)

M. Marius Durbet. Monsieur Biaggi, pour la première fois, sur l'initiative de M. de La Malène, le Parlement — qui n'a pas sollicité la chose, mais qui s'est vu offrir — parlera sur les ondes, l'opposition comprise.

M. Alain de Lacoste Lareymondie. On l'a interdit à Soustelle au moment du référendum !

M. le président. Monsieur de Lareymondie, vous n'avez pas la parole !

La parole est à M. Diligent.

M. André Diligent. Mes chers collègues, l'intérêt que vous paraissez prendre à ce sujet prouve son importance.

Chaque année, on compte en France près d'un demi-million de récepteurs nouveaux et, par conséquent, deux millions de nouveaux téléspectateurs. Quand la deuxième chaîne fonctionnera — très prochainement, je l'espère — le mouvement s'amplifiera. Bientôt, nous nous trouverons, comme l'Angleterre, le Canada, le Japon, les Etats-Unis, dans un pays où, chaque soir, la majorité de la population s'installe devant le petit écran qui devient ainsi l'instrument universel de détente, de culture et d'information.

Depuis la découverte de l'imprimerie — cela est important — la télévision est sans doute l'invention la plus grosse de conséquences dans le domaine de la transmission des pensées et des faits. Elle est en train de révolutionner les données de la vie politique et, sur ce seul point, les problèmes qu'elle pose me paraissent maintenant essentiels.

Je prends un exemple. Le *Journal télévisé*, qui a l'avantage d'être parfaitement illustré et dont la présentation s'est d'ailleurs encore sérieusement améliorée récemment (*Mouvements divers.*) devient pour beaucoup, à tort ou à raison, la seule source d'information, une sorte de *Journal officiel* unique et pratiquement obligatoire.

Ajoutez à cela la puissance de suggestion et d'évocation que peut présenter un ensemble de programmes de bonne facture et voilà la plus extraordinaire machine de mise en condition dont pourrait rêver un docteur Faust de la politique. (*Applaudissements au centre gauche et à droite.*)

Au train où vont les choses, un monde totalitaire deviendrait concevable qui continuerait cependant à utiliser les formes d'un gouvernement démocratique classique. Sans contrôle, la télévision devient la clef du pouvoir.

J'ai alors le droit de demander au pouvoir ce qu'il fait avec un pareil instrument. (*Très bien ! très bien ! au centre gauche.*)

Tantôt, je lui reprocherai de ne donner que des directives de prudence, de circonspection, de banalité, tantôt le contraire. On sait les liaisons quotidiennes entre l'hôtel Matignon, l'avenue de Friedland et la rue Cognacq-Jay.

Les directives sont aussi nombreuses que les interdits et j'ai parfois l'impression que les journalistes de talent dévolus à cette tâche pourraient en confidence reprendre à leur compte la célèbre apostrophe de Figaro :

« Pourvu que je ne parle... ni de l'autorité, ni du culte, ni de la politique, ni de la morale, ni des gens en place, ni des corps en crédit, ni de l'Opéra, ni des autres spectacles, ni de personne qui tienne à quelque chose, je puis tout imprimer librement sous l'inspection de deux ou trois censeurs. »

Bien entendu, monsieur le ministre, je vous passe l'Opéra où les soirées royales nous mènent bien souvent. (*Applaudissements et rires au centre gauche et à droite. — Exclamations au centre et à gauche.*)

Je vous passe aussi les gens en place...

M. André Fanton (*à la droite*). Vous préféreriez un discours de M. Diligent tous les soirs ?

M. Jean-Baptiste Biaggi. Pour une fois qu'un orateur de talent est à la tribune, ne l'interrompez pas !

M. André Fanton. C'est de la démagogie.

Ce n'est pas parce que M. Jean Teitgen n'est plus à la radio qu'il faut se plaindre !

M. André Diligent. Je ne savais pas que M. Jean Teitgen ait jamais contrôlé la radio !

M. Pierre Dumas. Dans un gouvernement aussi durement critiqué, et chargé de tous les péchés, je ne comprends pas comment MM. Bacon, Buron et Fontanet peuvent se sentir à l'aise !

M. André Diligent. Vous devez comprendre que la présence de certains de mes amis au Gouvernement ne change rien à ma thèse.

Je pense à la démocratie de demain. (*Applaudissements au centre gauche, à l'extrême gauche, au centre droit et à droite.*)

M. André Fanton. Regardez qui vous applaudit !

M. de Lacoste Lareymondie, voilà un démocrate !

M. Pierre Dumas. Vous partagez des responsabilités au Gouvernement, vous n'êtes pas obligé d'y demeurer !

M. le président. J'ai déjà rappelé à M. Diligent qu'il avait dépassé son temps de parole. Je vous en prie, ne l'interrompez pas.

M. Pierre Dumas. Cette démagogie est révoltante !

Je préfère m'en aller. (*Exclamations et rires à droite, au centre et à l'extrême gauche.*)

Et je suis fier de quitter cette enceinte sous les rires des « démocrates ».

M. le président. Je vous en prie, messieurs, vous interrompez continuellement l'orateur, il ne pourra terminer son intervention.

M. André Diligent. Je vous passe aussi, disais-je, les gens en place ; je reconnais que la télévision ne nous les cache pas, certains même sont de mes amis.

Nous ne sommes guère, en effet, privés le soir de portraits ministériels et j'en admire personnellement la photogénie si diverse, que les visages soient glabres ou non.

Mais cela n'a rien à voir avec le problème.

En revanche, quand j'écoute certains postes de radio, je passe en quelque sorte de l'eau de rose à la polémique, alors que l'immense majorité des auditeurs, vous le savez, ne demande ni l'un ni l'autre.

Comment, monsieur le secrétaire d'Etat, pouvez-vous redresser cette situation ?

Je ne crois pas qu'en l'état actuel des choses vous soyez à même de nous offrir une formule satisfaisante.

C'est en effet un problème de fond, un problème de structure qu'il faut trancher.

Allez en Allemagne, en Belgique, en Angleterre et même en Italie. Il y a des ministres de l'information. Nulle part vous n'en trouverez dans une situation aussi embarrassante que la vôtre. Pourquoi ? Parce que partout dans ces pays les radiotélévisions ont un point commun : elles ne sont pas entre les main du seul gouvernement.

M. Jean Sagette. Parce que, dans ces pays, il n'y a pas de guerre d'Algérie.

M. André Diligent. Partout, les gouvernements ont compris que, s'ils devaient avoir leur part, celle-ci ne devait pas être exclusive.

Que le Gouvernement ait sa part, en France aussi, je le conçois. Qu'il ait le droit et même le devoir de faire connaître, de faire valoir les raisons de son action, je le conçois. Cela n'a rien d'antidémocratique, au contraire.

Je suis en revanche étonné de constater comment, lorsqu'un vague projet de réforme plus ou moins fondé a transpiré d'un cabinet ministériel, aussitôt se dressent des sociétés d'intérêts, des groupes de pression, comment des contre-offensives s'organisent avant même que le Gouvernement ait expliqué ses intentions.

Que le Gouvernement prenne part au dialogue des ondes, et par les ondes, j'en suis d'accord, mais alors qu'il le fasse à visage découvert.

Que pour le reste, alors, des formules soient trouvées pour que, selon le principe du pluralisme et de la participation démocratique, les ondes ne soient plus l'affaire du Gouvernement, en tout cas du Gouvernement seul.

Un service public ne doit pas être confondu avec un service de gouvernement.

En terminant, monsieur le secrétaire d'Etat, je soumets cette pensée de Guéhenno à vos réflexions : « La télévision est mauvaise lorsqu'elle fabrique des citoyens faciles à gouverner ».

Je pense, quant à moi, que son rôle est de distraire, d'informer, mais aussi de rendre les citoyens plus conscients et, par conséquent, plus exigeants.

Certains d'entre vous, mes chers collègues, pourront penser que la situation que je critique n'est pas nouvelle et que, sous la IVᵉ République, le Gouvernement avait les ondes entièrement en main.

M. Marius Durbet. C'était nuancé déjà

M. André Diligent. Je l'admets, mais je ne vous ferai pas l'injure de croire un instant que vous avez dénoncé avec tant de ténacité ce que vous appeliez « les délices du système » pour accepter aujourd'hui de vous en accommoder. (*Applaudissements au centre gauche, à l'extrême gauche, à droite et sur certains bancs à droite.*)

D'autre part, qu'on le veuille ou non l'essor de la télévision est récent et le problème est aujourd'hui d'une autre dimension.

Si, en 1950, l'auditeur de radio était mécontent d'un poste d'Etat, en tournant le bouton il en captait des dizaines d'autres. Quoi qu'en pensent certains, je ne crois pas qu'avant quelques années, compte tenu du progrès technique, le téléspectateur puisse atteindre d'autres postes que ceux de notre territoire. Je le regrette, mais ce sont les conditions techniques de notre temps.

On peut à la rigueur être partisan de ce qu'on appelle la démocratie directe ; on peut à la rigueur être partisan de la main-mise totale de l'Etat sur la télévision, mais en tout cas on ne peut être partisan des deux, ou alors il n'y a plus de démocratie.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, le fond du problème dépasse de loin le vote de votre budget.

Le fond du vrai problème est abordé par M. le rapporteur Boinvilliers lorsqu'il écrit :

« Votre commission des affaires culturelles demande avec insistance au Gouvernement de ne pas s'opposer à un grand débat au Parlement sur les problèmes de l'information, de la radiodiffusion et de la télévision ».

Mais pour nous, bien entendu, il ne peut y avoir de vrai débat que si le Parlement est appelé à remplir son rôle, à étudier les suggestions du Gouvernement, à présenter les siennes et enfin à voter sur l'ensemble.

Aussi, monsieur le ministre, au terme de mon exposé, j'ai l'honneur de vous poser la question suivante :

Acceptez-vous de prendre l'engagement, au nom du Gouvernement, de faire inscrire à l'ordre du jour, au plus tôt, ou avant la fin de la présente session, un débat tendant à l'adoption de textes législatifs d'origine gouvernementale ou parlementaire et concernant la radiodiffusion et la télévision ?

Je suis persuadé que les commissions compétentes et mes collègues qui se préoccupent de ce problème feraient, en cas de réponse positive de votre part, le nécessaire pour être au rendez-vous que vous fixeriez à cette Assemblée. C'est de votre réponse que dépendra l'attitude de mon groupe dans les débats prochains sur ce sujet.

Nous croyons en effet que, dans une démocratie moderne, le droit à l'information, à l'information objective, le droit à la culture sont devenus aussi essentiels que le droit à l'enseignement ou le droit à la justice. Nous croyons que ce droit à l'information doit être garanti. C'est pour nous, monsieur le ministre, une question dont dépendent le sort de la démocratie, celui de la civilisation et aussi un certain visage de la France. (*Applaudissements au centre gauche, à l'extrême gauche, à droite et sur certains bancs à droite.*)

M. le président. La parole est à M. Domenech.

M. Gabriel Domenech. Mesdames, messieurs, mon ami André Diligent vient de déblayer largement et excellemment d'ailleurs le terrain en ce qui concerne les observations que suscite le budget de l'information.

Aussi bien n'aurai-je guère à peser sur le marteau pour enfoncer davantage le clou. A peine quelques piqûres supplémentaires pour maintenir votre sensibilité en éveil, monsieur le secrétaire d'Etat.

Je parlerai, d'ailleurs, de ce qui n'est pas dans votre budget, à savoir la deuxième chaîne — ce qui m'amènera normalement à vous dire ce que je pense de la première — et la liberté de la presse, bien que cette question, apparemment, ne concerne pas votre département.

Parlons donc de la deuxième chaîne.

Que celle-ci soit souhaitable, je n'en disconviens pas.

Que ce soit à l'Etat de la réaliser, c'est une tout autre affaire que nous discuterons, j'espère, car je suis bien placé pour vous dire qu'avant de penser à une deuxième chaîne, il serait indispensable que la première soit accessible à tous les Français.

Or ce n'est pas le cas.

Ce n'est pas le cas, par exemple, dans le département que je représente et ce n'est pas le cas non plus dans baucoup d'autres régions.

Pourtant, c'est précisément dans ces régions de montagne, déjà tant négligées sur d'autres plans, qu'un effort aurait dû être consenti en matière de télévision.

Je vous demande d'imaginer la vie de ces hommes et de ces femmes des communes des hautes vallées, privés de tout distraction, privés de toute information, l'hiver, et je vous laisse à penser le réconfort qu'un récepteur de télévision peut apporter dans ces foyers.

Pour cela, des relais devraient être établis, relais qui ne sont évidemment pas financièrement rentables. Alors, on ne fait rien, ou plutôt on demande aux communes de participer aux frais, seules ou groupées en syndicats.

Comment voulez-vous qu'elles fassent ?

Ma première question, monsieur le secrétaire d'Etat, sera donc : quand tous les Français pourront-ils bénéficier de la chaîne actuelle de télévision et quels efforts comptez-vous faire dans ce sens ou demander à votre collègue des finances de faire ?

Si je ne suis pas d'accord avec vous quant au rôle de grand maître de l'information et des spectacles que vous vous attribuez en monopolisant la télévision, je considère, en revanche, que vous avez un rôle de service public à jouer en faisant de telle sorte que tous les Français soient sur un pied d'égalité dans le bénéfice qu'on peut attendre d'une telle réalisation.

Ce problème des régions déshéritées me conduit à vous poser une deuxième question au sujet de la taxe perçue sur les récepteurs placés dans les lieux publics.

Nous avons, dans nos petites communes, des cafés au chiffre d'affaires insignifiant, qui jouent davantage un rôle de foyer que d'établissement commercial et qui pourraient, n'était la taxe que vous exigez, offrir à leurs clients venus pour la veillée les spectacles télévisés. Votre taxe les en empêche.

Ne serait-il pas possible de considérer le cas de ces établissements dans des communes ne dépassant pas un nombre d'habitants qui serait à fixer ?

J'en viens au problème de la deuxième chaîne.

Je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, si elle sera nationale, privée ou mixte.

A ces questions, je n'en doute pas, vous apporterez une réponse précise.

Mais qu'il me soit permis de vous dire les craintes que nous inspire une seconde chaîne d'Etat.

Le *Journal télévisé* est déjà le plus grand journal de France ; son influence est considérable et ira encore grandissant. Or il n'est pas souhaitable qu'un moyen d'expression aussi puissant soit exclusivement à la disposition de l'Etat.

Que celui-ci ait voulu s'assurer le monopole de la production d'énergie, je l'accepte à la rigueur. Mais je lui refuse absolument le monopole de l'information.

M. André Fanton. Il fallait dire cela à M. Pierre-Henri Teitgen.

M. Gabriel Domenech. Je sais qu'on me répliquera qu'il n'est pas davantage souhaitable de laisser aux puissances d'argent le soin d'informer les masses populaires.

Seulement, dans ces conditions, peut-être faudrait-il aussi nationaliser les grands journaux, tout le cinéma et toute l'édition, car il faut savoir ce que l'on veut. Nous sommes en régime libéral ou nous sommes en régime collectiviste.

Je ne refuse pas à l'Etat l'exercice de sa mission de contrôle et je revendique par la même occasion pour le Parlement le droit d'exercer la sienne, mais je suis contre tout monopole en une matière aussi diverse et aussi délicate que l'expression de la pensée.

D'ailleurs, l'Etat a déjà fait ses preuves avec la première chaîne. Il est donc normal que nous soyons prudents et que nous souhaitions davantage une concurrence qu'un dédoublement.

Nous aurons tout loisir de critiquer votre deuxième chaîne lorsque vous aurez précisé la pensée du Gouvernement en la matière, monsieur le secrétaire d'Etat!

Sachez, en attendant, que nous ne voulons plus d'un journal parlé qui ne soit que l'écho fidèle de la pensée du Gouvernement, le reste étant exclu !

Nous voulons un journal objectif, rapportant seulement les faits, tous les faits, sans les commenter, ou plutôt en permettant aux diverses tendances de les commenter.

A ce propos, pourquoi nous prive-t-on, depuis deux ans, de ces tribunes où s'affrontaient courtoisement les journalistes parlementaires ? Pourquoi, lorsque vous invitez la télévision à venir dans cet hémicycle, n'est-ce, en général, que pour enregistrer des déclarations gouvernementales et jamais pour entendre l'opposition s'exprimer ? (*Applaudissements au centre gauche, à l'extrême gauche, au centre droit et à droite.*)

Que le Gouvernement informe l'opinion, c'est non seulement son droit mais aussi son devoir, mais à la condition de tolérer la critique et de lui accorder les mêmes moyens pour se manifester.

Ne pas le faire, c'est, à mon avis, mépriser le peuple que l'on dit souverain ! (*Mouvements divers.*)

J'aborde une autre question. Cette deuxième chaîne — et pourquoi pas la première, en attendant ? — nous la voudrions davantage décentralisée, faisant une plus large place aux stations régionales.

Qu'on cesse de gonfler les effectifs parisiens — me direz-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, combien il y a de rédacteurs en chef à la R. T. F. ? — et qu'on augmente les effectifs régionaux ! Il existe de bons journalistes à Lille, à Strasbourg, à Marseille. En voulez-vous la preuve ? Faites le tour des grandes rédactions parisiennes et dénombrez les journalistes venus de la province !

Ceux-là connaissent leur région, peuvent en tirer toute la substance, et non ces reportages déshonorants que certains Parisiens ont faits sur la Camargue, par exemple, ou sur les jeunes voyous toulonnais.

La France, ce n'est pas Paris et quelque chose autour. C'est un ensemble, un ensemble vivant dont Paris est la capitale, certes, mais ne saurait prétendre être le cerveau. (*Applaudissements au centre gauche, à l'extrême gauche, au centre droit et à droite.*)

La demi-heure de bla-bla-bla quotidien consacrée à un Paris-Club qui n'intéresse personne serait bien mieux utilisée par nos stations régionales — pourvu qu'on leur en fournisse les moyens — et plutôt que de visiter nos cousins des mers du Sud depuis deux mois, il eût mieux valu faire que les cousins des quatre coins de France fassent entre eux une connaissance plus approfondie. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*) Ils ont sans nul doute une vie et des problèmes communs à résoudre plus passionnants que ceux des vahinés.

Qu'on nous rende les chansonniers qui, s'ils nous prenaient pour têtes de Turcs, le faisaient du moins avec un humour que d'autres, qui nous attaquent à la télévision, n'ont certainement pas ! (*Très bien ! très bien !*)

Qu'on nous donne des spectacles tels que nous les aimons et non pas comme les aiment quelques intellectuels moroses qui, d'ailleurs, ne regardent plus la télévision depuis qu'elle est vulgarisée ! (*Sourires.*)

Je veux bien apparaître comme un béotien, mais quand je veux me distraire, je préfère Roussin à Pirandello. Et je suppose que le paysan, l'ouvrier, l'employé qui, la journée finie, passe un moment devant son récepteur, serait plus heureux de voir « Les Gaietés de l'escadron » qu'une tragédie d'Eschyle, fût-elle en stéréophonie ! (*Mouvements divers.*)

M. André Fanton. Comme disait M. Diligent, il faut que ce soit culturel !

M. Gabriel Domenech. Comprenez une chose, monsieur le secrétaire d'Etat à l'information, même si vous n'avez que quelques vagues notions de journalisme : Vous avez, avec la télévision, la direction du premier journal d'information et du premier magazine de variétés de France. Vos lecteurs sont des gens qui ont payé 150.000 francs au départ pour leur récepteur et qui versent 8.000 francs par an d'abonnement, plus cher que n'importe quelle publication. A ce prix-là, on a le droit d'être exigeant et respecté.

Soyez donc le défenseur des téléspectateurs, monsieur le secrétaire d'Etat, et vous remplirez votre mission. Sachez, toutefois, que ce sera dur car la maison R. T. F. est solidement organisée pour la défense de ses propres intérêts, et j'espère qu'en acceptant un grand débat à ce propos nous pourrons un jour prochain vous éclairer pleinement.

C'est urgent, cependant, car les progrès spatiaux vont faire sauter les frontières ; la technique marche à pas de géant, et si la France ne réforme pas ses méthodes, non seulement elle n'aura aucune influence hors de son territoire, mais au contraire c'est de l'étranger que nous viendront les programmes que suivront les téléspectateurs français.

Ainsi, notre télévision, qui pourrait être l'une des meilleures d'Europe, se sera laissé damer le pion. Pensez à cela, monsieur le secrétaire d'Etat, à l'heure de la deuxième chaîne.

Il me reste à vous parler de la liberté de la presse ; mon collègue Diligent l'a fait excellemment avant moi.

M. Henri Duvillard. Elle existait du temps de Teitgen !

M. Gabriel Domenech. Monsieur Duvillard, vous pourrez prendre la parole après moi si vous le désirez.

Je n'y reviendrai donc que très brièvement, simplement pour vous dire devant tant de saisies et d'interdictions arbitraires, devant les expulsions de journalistes d'Algérie, devant la mise sur le pavé du personnel complet d'un journal d'Alger, sans se soucier nullement du sort de ce personnel... (*Applaudissements au centre gauche, à droite et au centre droit.*)

M. Henri Duvillard. Voyez qui vous applaudit !

M. Gabriel Domenech. ... pour vous dire qu'il n'y a plus de presse libre...

M. Jean-Baptiste Biaggi. Il reste *France-Soir* !

M. le président. Monsieur Biaggi, faites-vous inscrire dans le débat, si vous désirez intervenir, mais cessez d'interrompre.

M. Gabriel Domenech. ...et, de ce fait, plus de ministère de l'information, il n'y a plus que la propagande d'une part et l'arbitraire du ministère de l'intérieur de l'autre.

Quand la presse française n'est pas avec vous, monsieur le secrétaire d'Etat, elle est reléguée dans les rangs « de la hargne, de la grogne, de la rogne et du tracassin ». (*Rires.*)

Permettez-moi donc, en tant que journaliste d'abord et en tant que parlementaire républicain ensuite, de l'y rejoindre. Et, ne vous étonnez pas, dans ces conditions, que je me refuse à voter votre budget. (*Applaudissements au centre gauche, à l'extrême gauche et à droite.*)

M. Roland Nungesser, *rapporteur spécial.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur spécial.

M. le rapporteur spécial. Monsieur le président, pour le bon ordre de nos travaux, je pense qu'il est utile de rappeler que nous discutons maintenant l'annexe II des services du Premier ministre, section II, information.

Le budget de la R. T. F. ne viendra en discussion que dimanche, après les taxes parafiscales.

Il vaudrait donc mieux réserver les problèmes propres à la R. T. F. pour dimanche.

M. le président. La parole est à M. Boutard. *Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Jacques Boutard. On nous a dit tout à l'heure, monsieur le ministre, que vos services ne constituaient pas un ministère et qu'il était regrettable que la France n'ait pas ce grand ministère de l'information auquel elle a droit.

Nous souscrivons entièrement à ces regrets et nous nous bornerons à faire, au nom du groupe socialiste, quelques observations à l'occasion de la discussion de votre budget.

Tout d'abord, on comprend mal pourquoi le rapporteur, mon excellent collègue M. Boinvilliers, a éprouvé le besoin de démontrer que la modicité des crédits de l'information est la meilleure preuve que le Gouvernement ne veut pas utiliser celle-ci comme instrument de propagande.

Oublie-t-on qu'il reste la R. T. F. ?

Il y aurait beaucoup à dire sur l'impartialité qui devrait régner en matière d'information. Mes collègues précédents l'ont fait suffisamment pour que je n'y revienne pas.

M. Henri Duvillard. Il n'y a jamais eu de socialistes à l'information ?

M. Jacques Boutard. Je vous prouverai tout à l'heure qu'il y a eu des socialistes à l'information...

M. Henri Duvillard. Justement ! Et ils y sont encore !

M. Jacques Boutard. ... et qu'ils y ont toujours fait leur devoir.

M. Pascal Marchetti. Cela veut dire que M. de la Malène ne fait pas le sien ?

M. Jacques Boutard. Je n'ai pas voulu dire cela, mon cher collègue, j'ai simplement voulu dire que le ministre socialiste de l'information, quand il y en a eu un, a fait son devoir comme M. de La Malène fait le sien et comme il juge devoir le faire. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

En ce qui concerne le fonds culturel, on constate qu'un petit effort a été fait pour augmenter le budget de 700.000 nouveaux francs.

Et j'en arrive, messieurs, à ce que vous critiquiez tout à l'heure, car il m'est permis de rappeler que, sous un gouvernement à direction socialiste, ce crédit s'élevait à 6 millions de nouveaux francs.

L'an dernier, à cette tribune, nous avions demandé que la presse française puisse occuper la place qu'elle méritait à la récente exposition de Moscou.

Est-ce ostracisme du gouvernement de l'U. R. S. S. ? Est-ce carence française ? Nous sommes bien obligés de constater que cette place fut extrêmement réduite. (*Exclamations sur plusieurs bancs à gauche et au centre.*)

Dans le même ordre d'idées, nous insistions sur la nécessité d'entreprendre un immense effort dans les pays d'Afrique francophones pour y développer notre culture.

Notre conclusion est qu'il faut augmenter les crédits du fonds culturel. Il y va de l'avenir de la culture française, de son maintien et de son extension.

M. Lucien Neuwirth. Le quai d'Orsay les gaspille !

M. Jacques Boutard. La culture française, riche de son passé et de son présent, est peut-être encore l'un des rares moyens qui nous restent de maintenir le rayonnement de notre civilisation.

On sait, par ailleurs, qu'une récente augmentation du prix des pâtes à papier a majoré légèrement le prix départ usine. Une augmentation plus importante a été évitée grâce à une intervention du ministère des finances. Lorsqu'on regarde le bilan des usines fabriquant le papier journal, ont est impressionné par le solde bénéficiaire de ces entreprises.

Du jeu de la concurrence résulterait sans doute une baisse des prix. Nous attirons l'attention du Gouvernement sur l'intérêt qu'il y aurait à encourager certaines initiatives ayant pour but de créer des usines de pâtes à papier sur le territoire national. Cela aurait l'avantage d'utiliser notamment la forêt française, les taillis de certaines régions qui étaient employés autrefois et n'ont plus guère d'utilisation, de permettre aux habitants de ces régions généralement pauvres de trouver un appoint de ressources et de travail.

Enfin, l'année dernière, des crédits avaient été dégagés pour procéder à la mise en place d'une centrale de l'information. On nous démontrait alors la nécessité d'un tel organisme qui permettrait au Gouvernement de livrer à la presse des informations à la fois précises et claires, présentées sous une forme accessible à tous, avec, si possible, les motifs qui entraînaient telle ou telle décision.

Nous demandons avec inquiétude des nouvelles de cet enfant. Est-il mort-né ? Nous n'avons pas entendu ses cris. Est-il en couveuse et ses cris ne sont-ils pas parvenus jusqu'à nous ? Ou bien est-il devenu cet enfant bâtard dont nous parlait M. Taittinger ?

Puisque, monsieur le ministre — et, je m'en excuse, je vais traiter très rapidement cette question — la télévision vous est aussi dévolue, je me ferai, après tant d'autres, l'écho des protestations au sujet du système de perception de la taxe. Nous considérons que sur le plan administratif, cela constituerait une simplification heureuse. L'unitaxe a, d'autre part, permis, sur le plan commercial, un essor nouveau de l'industrie radio-

électrique. Mais les meilleures idées, les intentions les plus louables peuvent provoquer des situations difficiles lorsqu'elles sont appliquées sans précautions préalables.

C'est le cas en ce qui concerne la taxe à l'achat dont les professionnels ne veulent plus assurer la perception au lieu et place de la radiodiffusion télévision française, ce qui est du reste leur droit.

En sorte qu'aujourd'hui, la radiodiffusion télévision française ne dispose apparemment que de deux solutions : ou elle supprime la taxe à l'achat et se prive ainsi de trois milliards de ressources, ou elle perçoit elle-même cette taxe et doit créer pour ce faire un service de quelque deux cents à deux cent cinquante personnes, ce qui entraînera une dépense de 300 millions par an. Dans le premier cas, on nous demandera d'augmenter la taxe unique payée par les auditeurs, et cela nous paraît exclu. Dans le deuxième cas, la radiodiffusion-télévision française gaspillera 10 p. 100 des rentrées prévues pour la taxe à l'achat.

Vous avez peut-être, monsieur le ministre, une autre solution, et nous brûlons du désir de la connaître.

Quoi qu'il en soit, nous pensons qu'il aurait été préférable de s'assurer, au départ, de la collaboration des quelque quatre cent cinquante constructeurs français. Il est, du reste, intéressant de souligner que l'auteur de la décision gouvernementale a fait aux professionnels une obligation dont le non-respect ne peut être sanctionné.

Nous souhaitons que, quelle que soit la solution apportée à ce problème, elle ne puisse porter préjudice aux auditeurs et téléspectateurs. Nous ne serions pas étonnés, d'ailleurs, si on nous disait qu'il existe encore le moyen de négocier les services que l'on demande aux constructeurs. C'est peut-être là cette solution que nous brûlons de connaître.

Voilà ce que nous avions à dire aujourd'hui, nous réservant d'intervenir à nouveau sur le même sujet, soit au cours de cette session, soit dans un autre temps, mais dans le même lieu, si les vicissitudes de cette époque heurtée nous en donnent le loisir. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Pasquini. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. Pierre Pasquini. Monsieur le secrétaire d'Etat, mon intervention, pour courte qu'elle sera, est extrêmement spécifique. J'ai d'ailleurs l'impression que vous devez déjà vous douter des intérêts qui la conditionnent.

Cette intervention est commandée par l'intérêt essentiel de la région que je représente, à savoir la Côte d'Azur, intérêt qui m'apparaît, sur le plan de la R. T. F., s'aligner étroitement sur l'intérêt national.

Cette région de la Côte d'Azur, dont nul n'ignore le potentiel touristique — c'est le moins que l'on puisse dire — possède un seul poste émetteur essentiel réservé uniquement à des émissions regionales. Ce poste est d'une puissance très modeste. Il permet une écoute à peine suffisante dans le Sud-Est de la France par propagation directe, mais également toutefois dans le Nord de la France, dans la Belgique, dans la Hollande, dans l'Italie et dans une partie du Moyen Orient par réfraction.

Les installations administratives qui sont affectées à une région aussi riche de possibilités touristiques et économiques sont étriquées, inconfortables et sans commune mesure avec ce qu'elles devraient être. A titre d'exemple, je vous indiquerai que les personnalités les plus éminentes qui peuvent être interviewées par la Radiodiffusion-Télévision française, lorsqu'elles se trouvent au chef-lieu, à Nice, attendent dans un couloir, parce qu'il n'existe dans ces locaux aucune salle d'attente susceptible de les recevoir.

Le personnel est par ailleurs très insuffisant au point de vue quantitatif.

Enfin, ce poste dépend de la direction régionale de Marseille, si bien que nous constatons des états de fait aussi invraisemblables que celui que je vais vous citer. Pour peu qu'une personnalité éminente « débarque » à l'aéroport de Nice et qu'on ait envie de l'interviewer, le secrétaire des émissions de Nice doit téléphoner à la direction de Marseille dont il dépend pour avoir l'autorisation de sortir la voiture radio nécessaire à la prise de l'interview en question.

Telle est la situation de cette région en ce qui concerne la radio. Elle se trouve dans un état assez lamentable et indigne en comparaison des services qu'elle pourrait rendre.

En effet, de par la situation géographique de cette région, située qu'elle est entre deux pays latins, la France et l'Italie, au centre de trois autres régions essentielles, la Provence, la Corse et le Comté de Nice, placée face au Caire et face à Tunis dont on entend les radios, il semble que Radio-Nice-Côte-d'Azur pourrait constituer, ne serait-ce que politiquement, le moyen essentiel de la propagation de la culture et du prestige français vers des pays qui en ont besoin ou qui quelquefois ont soif de les ressentir.

Ces considérations posent le problème géographique. De par sa vocation naturelle, la Côte d'Azur est également, vous le savez, une région touristique par excellence et, par conséquent, un élément important de notre balance commerciale.

Nice est considérée comme la capitale du tourisme français et sa région offre à la radio et à la télévision des possibilités considérables dont personne n'a jamais songé à profiter. Je vais vous citer quelques moyens dont la radio et la télévision pourraient s'emparer.

Le Sud-Est de la France est par excellence une région où se tiennent les congrès d'associations venant du monde entier. Dans le courant de l'année, le congrès mondial des *Lion's Clubs*, par exemple, attirera dans cette région quelque dix mille personnes, et vous n'aurez pas les moyens de les faire entendre.

La publicité que la radio comme la télévision pourraient donner à ces centaines de congrès qui ont lieu chaque année sur la Côte d'Azur aurait l'avantage d'en amener d'autres, avec les apports de devises que cela implique.

En ce qui concerne les manifestations de caractère international, je suis frappé par le fait que la radio et la télévision s'ingénient chaque année à créer leurs propres manifestations qui coûtent fort cher, alors que précisément, pas très loin de vous, à quelques centaines de kilomètres, vous possédez une région où par définition vous n'avez qu'à puiser pour diffuser.

Je vous cite simplement pour l'année qui vient de s'écouler le carnaval de Nice, le festival international du film de Cannes, évidemment, mais encore le festival international du jazz d'Antibes dont vous n'avez tiré nul profit, le festival de la chanson italienne de Fréjus, dont vous n'avez tiré nul profit, le festival de peinture de Vence, dont vous n'avez pas parlé, le festival de la chanson florale à Vintimille, en Italie, dont vous n'avez pas parlé davantage, le festival d'art dramatique de Fréjus, le festival de musique de Menton, les soirées des arènes de Cimiez, les soirées du théâtre Jean Cocteau au Cap-d'Ail, les soirées données au palais du prince de Monaco.

Voilà un ensemble d'atouts essentiels pour n'importe quelle radio ou télévision du monde, qui pourraient être une source d'attractivité pour notre pays et dont on semble ne pas avoir tenu compte.

Le troisième élément, c'est l'aéroport de Nice qui se trouve être le second aéroport de France depuis un an.

Débarquent à cet aéroport les personnalités les plus éminentes du monde politique, littéraire, artistique, scientifique. En bref, ceux qui comptent dans le monde entier débarquent au moins une fois par an à Nice.

Songez à l'élément attractif que pourrait constituer une antenne de radiodiffusion placée sur cet aéroport ! Songez aux possibilités énormes que pourrait représenter l'interview des personnalités qui débarquent régulièrement sur cet aérodrome, qu'il s'agisse des présidents des républiques de la Communauté, des rois ou des chefs d'Etat, pour ne pas parler de personnalités comme M. Churchill ou Charlie Chaplin !

Enfin, dernier argument que nul ne peut ignorer. La population occasionnelle de cette région constitue pour vous un atout prépondérant d'une richesse considérable dont jamais la radiodiffusion ni la télévision n'ont tiré parti. Entendez par-là que sur quelques kilomètres de longueur, de Bandol et Cassis — tout près de Marseille — jusqu'à Menton, depuis le 15 juillet jusqu'au 1er septembre, se trouve rassemblé tout ce que le monde comporte de notabilités de premier plan.

Tous les gens qui ont une puissance quelconque dans le monde, non pas seulement celle de l'argent, mais aussi celle de la pensée, de la culture, de la réussite, se trouvent sur la Côte d'Azur et jamais la radiodiffusion ni la télévision n'en ont profité.

Je vous donne un argument essentiel qui caractérise la misère de cette région de France : il n'y a pas à Nice ni sur toute la Côte d'Azur, un seul reporter de vos services de télévision, au moment où j'évoque ce problème.

Or, des études très sérieuses ont été effectuées sur ce plan ; je les tiens à votre disposition. J'ai eu le loisir, ou plutôt je me

suis donné le loisir, depuis quelque dix ans, d'en entretenir peut-être cinq ministres différents. Chaque fois ces ministres m'ont donné raison, mais cela n'est jamais allé plus loin.

Vous ne serez donc pas le premier à vous intéresser à la question, mais je souligne très simplement le caractère presque scandaleux de cet état de choses, en espérant que vous serez le premier à y porter remède. (*Applaudissements.*)

M. le président. En donnant la parole à M. Fernand Grenier, dernier orateur inscrit, je me permets de lui rappeler que les isolés ont épuisé leur temps de parole et je lui demande d'en tenir compte.

M. Fernand Grenier. M. Nungesser nous a demandé de réserver nos observations sur la radiodiffusion et la télévision.

Je regrette de ne pouvoir le suivre après avoir lu le rapport de M. Boinvilliers, consacré presque entièrement à la radiodiffusion et à la télévision.

Celui-ci précise que le Gouvernement « a la haute main sur la radiotélévision » et nous apprend que « les 510 journalistes statutaires au service du Gouvernement ne suffiront bientôt plus à la tâche ».

Malgré cette inflation, nous n'en avons pas pour notre argent. Je voudrais illustrer mon propos de quelques faits.

Prenons l'exemple de ce drame qui dure depuis sept années, la guerre d'Algérie. Ni la radiodiffusion ni la télévision n'ont jamais fait effort pour expliquer clairement au pays les réalités algériennes. (*Exclamations sur divers bancs.*)

M. Mustapha Deramchi. Les communistes s'en chargent !

M. Fernand Grenier. Cette ignorance de millions de Français avait permis, avant le 13 mai, de bercer l'opinion publique avec le triple mensonge de « l'Algérie province française », de la « poignée de rebelles » et du « dernier quart d'heure ».

M. Joseph Perrin. Réservez cela pour demain !

M. Fernand Grenier. Après le 13 mai, on continua sur cette lancée en reprenant la ligne du discours du Chef de l'Etat, à Alger, le 4 juin 1958 : « Il n'y a ici que des Français à part entière », ou de celui d'Oran, deux jours plus tard : « La France est ici pour toujours », ou de celui de Mostaganem, le 8 juin : « Vive l'Algérie française ! »

M. Mustapha Deramchi. Je suis un des Français qui représentent l'Algérie française !

M. Fernand Grenier. Ce ne fut que bien plus tard que les anciens slogans furent remplacés par d'autres, exprimés d'ailleurs en phrases sybillines ou en mots mystérieux.

Ainsi a été cachée durant des années à l'opinion publique du pays la véritable origine du drame, à savoir...

M. Roger Souchal. ...Que Staline était un assassin !

M. Fernand Grenier. ... que la population musulmane, soit 9 habitants sur 10, était du triple point de vue politique, économique et social, traitée en paria dans sa propre patrie, et cela depuis plus d'un siècle.

M. Albert Marchetti. Comme en Russie !

M. Fernand Grenier. Fait-on du moins effort maintenant à la radiodiffusion et à la télévision pour faire prendre conscience à l'opinion des données de ce douloureux drame algérien ?

Pas plus tard que dimanche soir, à vingt heures, le speaker de France II informait que le F. L. N. se déclarait prêt à envisager des garanties pour la minorité européenne. « Pour la première fois », ajoutait le speaker. C'est dire que l'on continue à mentir, ignorant volontairement toutes les déclarations antérieures du F. L. N. sur ce problème, y compris l'allocution, l'an dernier, de Ferhat Abbas aux Européens d'Algérie.

Prenons maintenant un second et grave problème, celui de la reprise des expériences nucléaires. (*Rires et vives exclamations sur de nombreux bancs.*)

M. Maurice Nilès. C'est la vérité !

A gauche et au centre. De combien de mégatonnes entendez-vous parler ?

M. Pierre Comte-Offenbach. Laissons parler l'orfèvre ! (*Rires.*)

M. Fernand Grenier. A cette même émission déjà citée de dimanche, à 20 heures, le speaker lisait quelques lignes d'un communiqué de l'agence Tass et consacrait dix fois plus de temps à essayer de le réfuter...

M. Arthur Moulin. Monsieur Grenier, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Fernand Grenier. Vous ne savez pas ce que je vais dire et, déjà, vous voulez m'interrompre.

M. Maurice Nilès. Ne vous mêlez pas de parler de ce que vous ne connaissez pas, monsieur Moulin.

M. André Fanton. Allons-y, parlez-nous un peu des bombes, monsieur Grenier !

M. le président. Je demande à nos collègues d'écouter M. Grenier dans sa brève intervention.

M. Fernand Grenier. Ces messieurs qui applaudissaient les leçons de démocratie données hier à la tribune, on voit comment ils se comportent vis-à-vis d'un député... (*Exclamations sur de nombreux bancs*) qui n'a qu'un temps de parole réduit parce qu'un mode de scrutin... (*Nouvelles interruptions au centre et à gauche*) inique a laissé dix députés à quatre millions d'électeurs communistes, alors qu'il en donnait deux cents à moins de quatre millions d'électeurs U. N. R.

M. Maurice Nilès. C'est encore la vérité !

M. Fernand Grenier. Par ailleurs, un règlement absurde nous prive de notre droit de présenter des observations dans les commissions. Souffrez donc...

M. André Fanton. Nous souffrons !

M. Fernand Grenier. ...que j'apporte ici des faits que nous aurions volontiers cités en commission.

M. Arthur Moulin. Monsieur Grenier, permettez-moi quelques mots.

M. Fernand Grenier. Non ! Et d'ailleurs, quelles que soient les interruptions, je dirai ce que j'ai à dire...

Il ne suffit donc plus que le bulletin d'information soit précédé chaque soir d'un commentaire de l'U. N. R. Maurice Ferro et suivi d'un autre commentaire de l'U. N. R. Jean Nocher : il faut encore maintenant truffer le bulletin d'information lui-même de commentaires. Et quels commentaires !

M. Henri Duvillard. Le frère de Staline a parlé à la radiodiffusion française pendant vingt minutes !

M. Fernand Grenier. Le malheureux speaker en service commandé n'avait visiblement consulté aucun dossier sérieux avant de répondre, car il ignorait que les premières bombes atomiques lancées sur Hiroshima et Nagasaki le furent en mai 1945, alors que l'Allemagne avait déjà capitulé et que le Japon s'apprêtait à le faire quelques jours plus tard.

Il ignorait que les Etats-Unis, longtemps seuls à détenir ces armes effroyables, avaient, en 1946, 1947, 1948, 1949 et 1950, refusé d'en arrêter la fabrication. Il ignorait encore que l'Union soviétique avait été la première à interrompre ces expériences. (*Vives exclamations à gauche et au centre.*)

M. André Fanton. Quel cynisme !

M. Fernand Grenier. ...et que les bombes de Reggane avaient marqué la reprise de la course infernale. (*Nouvelles exclamations sur les mêmes bancs.*)

Enfin, il ne connaissait pas la statistique publiée par la presse américaine elle-même et selon laquelle depuis Hiroshima jusqu'au 2 septembre dernier, les Etats-Unis avaient procédé à 219 expériences, la Grande-Bretagne à 22 et la France à 4, soit 245 pour les alliés du pacte de l'Atlantique contre 54 à l'Union soviétique.

M. André Fanton. Et depuis le 2 septembre ?

M. Fernand Grenier. Cette ignorance ou cette mauvaise foi permettait au speaker de conclure que la radioactivité de l'atmosphère était uniquement la faute de l'Union soviétique !

A propos du problème allemand et de la question de Berlin-Ouest, j'ai relevé la même volonté systématique de désinformation. Je pourrais en apporter cent preuves mais le temps dont je dispose est limité.

Je veux cependant citer un nouvel exemple de cette information orientée. A propos du XXIIe congrès du parti communiste de l'Union soviétique... (*Interruptions sur de nombreux bancs.*) les auditeurs et les téléspectateurs n'auront entendu

parler, pendant ces quinze jours de congrès, que des débats sur le culte de la personnalité de Staline...

M. André Fanton. Parlez-nous en !

M. Maurice Nilès. N'interrompez donc pas M. Grenier !

M. Pierre Comte-Offenbach. Respectez la microactivité de M. Grenier, mes chers collègues. (*Rires.*)

M. Fernand Grenier. Je répondrai à votre curiosité.

Ils ont été laissés dans l'ignorance absolue de ce qui a dominé ce congrès : l'adoption du programme du communisme...

M. André Fanton. ...et la figure du génial Staline !

M. Fernand Grenier. ...qui peut se résumer en une formule : tout pour le bien-être de l'homme, ce qui explique précisément la condamnation de tout ce qu'il y avait eu de mal dans le passé. (*Applaudissements à gauche et au centre et à droite.*)

M. Pascal Marchetti. Merci de l'aveu !

M. Fernand Grenier. Le jour où vous aurez le même courage politique pour dénoncer les assassins de Maurice Audin, vous pourrez parler.

M. Maurice Nilès. Très bien !

M. Fernand Grenier. Le jour où vous aurez le courage politique de reconnaître publiquement ce qu'a fait la police parisienne contre les Nord-Africains, comme tant de journaux l'ont fait...

M. Roger Souchal. C'est donc que l'information existe !

M. Guy Vaschetti. Vous n'avez pas le droit d'insulter la police parisienne !

M. Fernand Grenier. Le jour où vous aurez le courage de venir dire : voici les décisions non conformes à l'intérêt national que nous avons prises, nous vous écouterons. Mais ce courage, vous ne l'aurez pas. (*Protestations sur de nombreux bancs.*)

Mais il y a aussi les omissions volontaires. Je n'en citerai qu'une. Le dimanche 22 octobre de cette année marquait le 20° anniversaire du massacre, à Châteaubriant, de vingt-sept otages communistes et, à Nantes, de vingt et un otages socialistes, communistes et catholiques. C'était il y a vingt ans, au plus fort de la nuit, à l'époque où l'Europe presque entière était dans les fers, à l'heure où les blindés hitlériens parvenaient à 16 kilomètres de Moscou.

Les quarante-huit Français de Châteaubriant et de Nantes, en tombant, la Marseillaise aux lèvres, avaient fait trembler leurs bourreaux, et leur courage devant la mort fit lever des milliers de combattants de la Résistance. Ils n'ont eu droit ni à un timbre commémoratif, refusé par le ministre des P. et T., ni à une parole, ni à une image de la radiotélévision française.

M. Emile Janvier. Et les martyrs de Budapest ?

M. Fernand Grenier. Cette partialité est d'ailleurs poussée loin, jusqu'à ne pas citer le plus souvent le nom des députés communistes intervenant dans tel ou tel débat, alors que les 4 millions d'électeurs communistes qui paient la radiodiffusion et la télévision ont le droit d'être informés comme les autres sur l'activité de ceux qui les représentent ici.

Il est également déplorable qu'avec l'émission « Faisons le point », Michel Droit et Maurice Schumann puissent, en l'absence de tout contradicteur, triompher sans gloire dans la hargne et la rogne anticommunistes.

J'ai encore trois brèves questions à vous poser, monsieur le ministre. Pour quels motifs la publicité indirecte est-elle introduite sur les ondes et le petit écran ? Dernier exemple en date : « La Roue tourne », réalisée en collaboration avec les compagnies d'assurance.

Ma seconde question a trait à la deuxième chaîne de télévision. Le Gouvernement a fait savoir qu'il avait fixé son choix sur la définition des 625 lignes, alors que la définition actuelle est de 829 lignes.

Pour quelles raisons les 625 lignes ?

D'autant qu'on assure que cette nouvelle définition donnera une image moins nette, plus floue et que, de surcroît, elle obligera les téléspectateurs à faire modifier leurs postes récepteurs moyennant des frais assez élevés pour les bourses modestes. On aimerait en tout cas être fixé sur les intentions gouvernementales à ce sujet.

Enfin, une dernière question. En vertu des décrets du 29 décembre 1960 et du 10 juillet 1961, la première redevance pour appareils récepteurs, radiodiffusion et télévision, devra être récupérée auprès des constructeurs, lesquels en factureront le montant aux revendeurs lors de la livraison. Ceux-ci, à leur tour, la récupéreront lors de la vente du poste.

Le système peut, à première vue, paraître ingénieux, mais je fais remarquer qu'on omet de considérer que les commerçants revendeurs sont dans l'obligation d'avoir constamment un stock d'appareils neufs de différentes marques et que le décret incriminé les oblige à une mobilisation de capitaux supplémentaire.

On peut donc prévoir que les entreprises de construction d'appareils récepteurs fortement concentrées profiteront de cette situation pour accentuer leur mainmise sur le commerce de détail et réaliser une forme « intégrée » du commerce de ces appareils au détriment des revendeurs indépendants des grandes firmes. C'est pourquoi ces revendeurs, à juste titre mécontents, ont décidé ce qu'ils appellent « la grève totale des obligations R. T. F. ».

Il nous apparaît donc nécessaire d'abroger les articles 4 et 5 du décret du 29 décembre 1960, modifié par le décret du 10 juillet 1961, comme l'a demandé une nouvelle fois mon collègue et ami Maurice Nilès dans une question écrite du 6 octobre. (*Applaudissements sur certains bancs à l'extrême gauche.*)

M. le président .Vous avez demandé la parole, monsieur Profichet ?

M. Jean-Pierre Profichet. Je ne voudrais naturellement pas que vous interprétiez mon geste comme la moindre critique à votre égard. Je voulais simplement, il y a quelques instants, rappeler les termes de l'article 54 du règlement, paragraphe 5 : « Quand le président juge l'Assemblée suffisamment informée, il peut inviter l'orateur à conclure ». (*Sourires.*)

M. Maurice Nilès. Vous auriez personnellement intérêt à conclure !

M. Jean-Pierre Profichet. Je croyais traduire l'opinion générale de mes collègues en indiquant que nous étions suffisamment informés. (*Sourires.*)

M. Maurice Nilès. Cela vous gêne qu'on parle des martyrs de Châteaubriant, monsieur Profichet ? (*Exclamations prolongées. — Bruit.*)

M. Jean-Pierre Profichet. Pas le moins du monde ! J'ai expliqué bien des fois mon opinion à leur sujet.

M. Maurice Nilès. Vous ne pouvez parler de la Résistance comme vous le faites, monsieur Profichet !

M. Jean-Pierre Profichet. Si, j'en parlerai !

M. Fernand Grenier. Vous avez perdu plutôt une belle occasion de vous taire ! (*Interruptions à gauche et au centre.*)

M. Maurice Nilès. On n'a pas le droit de salir la Résistance. (*Exclamations à gauche et au centre. — Bruit.*)

M. André Fanton. Provocateur !

M. Paul Guillon, *s'adressant à l'extrême gauche.* Vous n'avez pas le monopole de la Résistance !

M. le président. Messieurs, je vous demande instamment de cesser ces interruptions.

M. André Fanton (*s'adressant à l'extrême gauche*). Parlez-nous du pacte Hitler-Staline. A cette époque, les soviétiques niaient que Staline fût un assassin.

M. Pierre Perus. Où se trouvait Thorez en 1940 ? Il avait déserté.

M. le président. Permettrez-vous au président de séance de parler ? (*Mouvements divers.*)

Je tiens à répondre à M. Profichet que nous avons tout au long du débat budgétaire interprété le règlement de la manière la plus libérale — c'est la raison pour laquelle nous serons vraisemblablement obligés de siéger dimanche — sans distinction de groupe ou de personne.

C'est en vertu du libéralisme dont nous n'avons cessé de faire preuve, que M. Fernand Grenier a pu parler.

Je regrette même qu'on en ait profité (*Mouvements divers.*) pour provoquer certains incidents.

M. Maurice Nilès. Nous n'en sommes pas responsables, monsieur le président.

M. Fernand Grenier. Ces messieurs ne savent pas écouter d'autres idées que les leurs !

M. le président. Je demande, une fois pour toutes, que cessent ces interruptions. Sinon, je serai obligé d'appliquer d'autres articles du règlement.

La parole est à M. Moulin.

M. Arthur Moulin. Je ne m'étais pas inscrit à l'origine dans la discussion générale, mais le camarade communiste de service n'ayant pas cru bon, une fois de plus, de me donner la possibilité de l'interrompre, je dois, à la suite de son exposé, regretter certaines lacunes, non pas des lacunes imputables au ministère de l'information, en particulier à l'actuel ministre, mais certaines lacunes de l'information en général.

Ces lacunes sont telles que récemment, lors du congrès d'un parti dont la diffusion en métropole est vaste, sinon regrettable, il s'est révélé que l'homme qui, en 1954, était considéré comme le plus grand du XXe siècle, à tel point que l'on considérait comme un honneur d'être son disciple, était un assassin abominable, le responsable de très nombreuses victimes du culte de la personnalité.

Succèdant au baptême de nombreuses rues et places, ces révélations vont entraîner le « débaptême », si j'ose utiliser ce néologisme, d'autres rues et places après le déplacement, longtemps après sa mort, de sa dépouille « empaillée » suivant le terme employé l'autre jour dans les couloirs par un autre camarade communiste.

Je trouve donc regrettable que ceux qui ont été si mal informés s'érigent aujourd'hui en juges et fassent des reproches au ministre nouvellement arrivé en utilisant des possiblités accordées en tout libéralisme, comme vous l'avez souligné, monsieur le président. (*Applaudissements au centre gauche et sur divers bancs.*)

M. le président. Nous en avons terminé avec l'audition des orateurs inscrits.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat chargé de l'information. (*Applaudissements.*)

M. Christian de La Malène, *secrétaire d'Etat chargé de l'information.* Mesdames, messieurs, je répondrai d'abord, brièvement, à l'orateur communiste qui est intervenu en dernier lieu.

Je regrette, en effet, mais je ne m'étonne pas que les journalistes de la radiodiffusion-télévision française n'aient pas sur le 22e congrès du parti communiste, comme en matière de bombe atomique, les renseignements très particuliers que possède cet orateur.

M. Fernand Grenier. Je n'ai pas de renseignements plus particuliers que d'autres. Seulement, je lis les journaux. (*Interruptions.*)

M. Mustapha Deramchi. Taisez-vous, monsieur Grenier ! Vous vous croyez en Russie ?

M. Fernand Grenier. Il est regrettable qu'un ministre de l'information n'ait pas d'autres arguments !

M. le président. Monsieur Grenier, la parole est à M. le secrétaire d'Etat chargé de l'information, et à lui seul.

M. Fernand Grenier. Je ne me laisserai pas insulter ! (*Bruits à droite.*)

M. le secrétaire d'Etat chargé de l'information. Je ne comprends pas que M. Grenier s'estime insulté, puisque j'ai simplement dit qu'il devait avoir, sur le 22e congrès du parti communiste, des lumières que n'ont pas les journalistes de la R. T. F.

M. Fernand Grenier. Vous ne l'avez pas dit de cette façon ! Vous rectifiez maintenant votre propos ! (*Mouvements divers.*)

M. le président. Monsieur Grenier, vous n'avez pas la parole !

M. André Fanton. C'est sans doute la bombe atomique qui vous gêne, monsieur Grenier ?

M. le secrétaire d'Etat chargé de l'information. Mesdames, messieurs, cette parenthèse étant fermée, je me trouve en vérité dans une situation un peu délicate, dans la mesure où certains orateurs sont venus dire à cette tribune, en le regrettant, que le secrétariat d'Etat à l'information n'existait pas, alors que d'autres sont venus dire en même temps que le secrétariat d'Etat à l'information dirigeait de façon omnipotente l'information du pays.

Je crois en vérité que l'état actuel des choses ne mérite « ni cet excès d'honneur, ni cette indignité ».

M. André Fanton. Très bien !

M. le secrétaire d'Etat chargé de l'information. Vu l'heure tardive, en m'en tenant strictement ce soir au domaine en cause, c'est-à-dire aux problèmes de l'information, et en n'abordant pas — ce dont je m'excuse auprès des orateurs qui sont intervenus — le problème de la R. T. F. dont la discussion est prévue pour dimanche prochain, je voudrais brièvement faire le tour des activités du secrétariat d'Etat dont j'ai la charge.

Ces activités peuvent être *grosso modo* classées sous trois rubriques principales.

La première rubrique concerne les activités du ministère en tant que porte-parole du Gouvernement à l'intérieur, comme à l'extérieur du territoire. Il est chargé d'exposer à l'opinion nationale, aussi bien qu'à l'opinion internationale, les préoccupations du Gouvernement. Il est aussi chargé d'expliquer les décisions du Gouvernement à la fois par les moyens propres du secrétariat d'Etat et grâce au pouvoir de coordination dont il dispose sur les différents services d'information des autres ministères. C'est sa première tâche.

La deuxième rubrique concerne son rôle de tutelle de l'information privée, notamment de la presse écrite.

Dans ce domaine, il est chargé de gérer toutes les questions qui intéressent la presse écrite, considérée aussi bien sous l'angle d'une industrie — le problème du prix du papier journal a été abordé et j'y reviendrai — que sous l'angle de l'information, du statut des journalistes, etc.

Enfin, la troisième grande rubrique des activités du secrétariat à l'information concerne la direction ou la tutelle des grands organismes publics qui en dépendent, j'ai nommé la R. T. F., dont nous nous occuperons dimanche prochain, la S. O. F. I. R. A. ,D., la S. N. E. P., l'Agence Havas, l'A. F. P., les actualités cinématographiques.

Le projet de budget qui vous est soumis énumère les moyens dont dispose le secrétariat à l'information pour faire face à ses responsabilités que je viens de grouper sous trois rubriques principales. Pour la première rubrique qui concerne son rôle de porte-parole chargé d'expliquer les préoccupations et les décisions du Gouvernement, quels sont les moyens ? Ils sont très réduits, les rapporteurs l'on dit excellemment avant moi, et se limitent à un cabinet qui est à la disposition du secrétaire à l'information et à des crédits inscrits aux chapitres 31-02 et 34-03 dont le total s'élève à 800.000 nouveaux francs.

Moins de 800.000 nouveaux francs pour faire connaître, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur, les positions françaises, avouez que les orateurs qui m'ont précédé ont eu raison de dire que le secrétariat d'Etat à l'information disposait de peu de moyens.

Les gouvernements précédents s'en étaient d'ailleurs bien rendu compte puisqu'ils avaient envisagé de créer, à la disposition du secrétariat d'Etat à l'information, ce qu'ils appelaient alors le centre de diffusion française qui disposait en 1957 de crédits infiniment plus considérables que ceux dont dispose aujourd'hui le ministre de l'information.

En vérité, il n'est pas une affaire privée d'importance moyenne qui ne dispose pour ses relations publiques d'un budget infiniment supérieur à celui dont dispose le secrétariat d'Etat à l'information pour faire face aux tâches que j'ai groupées sous cette première rubrique.

A la deuxième rubrique, la tutelle de la presse vue à la fois sous l'angle industriel et sous l'angle de l'information, nous trouvons deux types de crédit.

Il y a d'abord les crédits du service juridique et technique de l'information qui constitue à l'heure actuelle la seule administration centrale à la disposition du ministre de l'information, administration qui groupe au total cinquante personnes dont l'activité, non pas unique, mais essentielle, est consacrée aux problèmes de la presse. Les crédits globaux — personnel plus moyens des services — s'élèvent à environ 1.500.000 nouveaux francs.

Un deuxième type de crédits est prévu pour faire face à cette deuxième série de tâches concernant la presse : ce sont les crédits d'aide ou d'intervention qui ne figurent d'ailleurs que pour

compte ou pour transit au budget du secrétariat d'Etat à l'information ; ils sont destinés à rembourser à la S. N. C. F. le prix de la moitié des transports de presse, à rembourser 15 p. 100 des investissements en matière d'équipement pour la presse ; à rembourser les communications téléphoniques ; ce sont aussi les crédits du fonds culturel destinés à aider la diffusion de la presse à l'étranger ; ce sont enfin les crédits destinés aux œuvres sociales.

Il y a un cas particulier dans ce budget : c'est le crédit destiné au paiement à l'agence France-Presse des abonnements de l'Etat, crédit qui figurait l'année dernière dans le budget des charges communes et qui figure maintenant, mais pour ordre, dans le budget de l'information.

Enfin, la troisième rubrique des grandes activités du secrétariat d'Etat à l'information concerne la direction et la tutelle des grands organismes publics dont j'ai parlé. Quels sont les moyens pour diriger et contrôler ces organismes ? Ils sont nuls. En réalité, le ministère de l'information, pour contrôler ces grands organismes publics d'importance vitale, dispose pratiquement des seuls crédits de son cabinet.

Mais, en même temps, le ministère de l'information est aussi un ministère de gestion. Pour couvrir cet ensemble de tâches — information et gestion — si l'on met à part les crédits qui figurent au budget simplement en transit, si je puis dire, les crédits du ministère de l'information s'élèvent à 2.558.184 nouveaux francs et sur ceux-ci à peine 500.000 nouveaux francs — j'insiste sur ce chiffre — sont à la disposition du ministre de l'information.

Ce crédit de 500.000 nouveaux francs qui constitue les moyens d'action du ministre, de ce ministre tout puissant, a-t-on dit, est en augmentation de 3 p. 100 seulement par rapport à l'an dernier.

Après avoir passé rapidement en revue les tâches globales et les moyens d'y faire face, je désire insister brièvement sur quelques points particuliers évoqués et par les rapporteurs et par les orateurs qui se sont succédé à cette tribune.

En premier lieu, les créations d'emplois. Dans le budget qui vous est soumis, les créations d'emplois se limitent à huit postes. Sur ces huit postes, six correspondent à des tâches d'exécution et deux à des tâches d'encadrement. Ces créations d'emplois sont justifiées par une augmentation des tâches de ce fameux service qui constitue l'essentiel du ministère de l'information, le service technique et juridique de l'information. Il y a enfin, toujours sous la même rubrique, des transformations d'emplois qui sont dues au fait que justement la faiblesse de ce ministère fait que l'avancement y est extrêmement difficile. Le recrutement y est par suite rendu impossible et l'on est obligé d'avoir recours à des contractuels au lieu de titulaires.

En second lieu, MM. les rapporteurs ont insisté sur le service de documentation et de diffusion. C'est lui en vérité qui devrait constituer le véritable embryon de ministère. C'est lui qui devrait recevoir l'information, la collecter dans les différents services, à partir des différentes sources, la mettre en forme pour le public auquel elle serait destinée et, enfin, la diffuser.

C'est ce service qui, dans l'avenir, devrait constituer le point de départ sur lequel on pourrait bâtir un véritable ministère de l'information.

Le troisième point concerne le fonds culturel dont la dotation se trouve, cette année, en augmentation par rapport à l'année précédente et cette augmentation — je crois que vos rapporteurs l'ont dit, à juste titre — paraît parfaitement justifiée. Il s'agit, en effet, d'accroître à l'étranger la diffusion de la presse française, diffusion pour laquelle nous sommes largement en retard par rapport à la presse anglo-saxonne en particulier.

Sachez simplement que, si le fonds culturel n'avait pas fonctionné et n'avait pas apporté son aide, les prix des journaux et des publications françaises à l'étranger ou en Afrique auraient doublé depuis trois ans.

En réalité, si le fonds culturel tel qu'il est doté actuellement est suffisant pour les tâches traditionnelles auxquelles il a été appelé, il paraît nettement insuffisant si nous voulons assurer en Afrique, en particulier, un développement considérable de la diffusion de notre presse. Dans ce cas, il faudra envisager des crédits supplémentaires.

En ce qui concerne le problème des publications administratives, votre rapporteur a bien voulu souligner qu'un effort avait été consenti, que l'on était dans la bonne voie et qu'il fallait continuer dans cette voie, à la fois, de coordination, d'économie et de saine gestion. Le ministre que je suis est entièrement acquis à cette manière de voir.

Le problème du prix du papier-journal, qui a été également soulevé, a fait l'objet ces temps derniers de discussions difficiles entre les parties intéressées.

A l'orateur qui a souhaité le développement en France de l'industrie de la pâte à papier, je répondrai qu'on fabrique actuellement chez nous 344.000 tonnes de pâte pour la production du papier destiné à la presse française et qu'on en importe seulement 86.000 tonnes. Il convient de souligner que les 100 kilogrammes de pâte à papier française coûtent en moyenne cinq ou six francs plus cher que la pâte importée, ce qui nous conduira à choisir entre deux solutions : ou bien maintenir l'actuelle caisse de péréquation des pâtes à papier, qui permet à la presse française de payer son papier sur la base du prix international, comme s'il était fabriqué exclusivement avec de la pâte étrangère ; ou bien supprimer cette caisse de péréquation, ce qui obligera les journaux à payer leur papier plus cher. De toute façon un problème est posé, qu'il faudra résoudre dans les prochains mois, tant se révèle onéreux pour le Trésor ce système qui avait été instauré pour protéger intégralement la papeterie française et, à travers elle, la forêt française.

Les rapporteurs ont insisté sur la nécessité de coordonner les services d'information qui existent dans les différents ministères, de manière à atteindre une plus grande efficacité dans l'information et à réaliser une économie de moyens.

Dès mon arrivée au ministère, je me suis attelé à cette tâche de coordination. Il faut bien dire que l'on se heurte, dans ce domaine, au particularisme des différents départements ministériels, ce qui est parfaitement compréhensible. D'autre part, cette coordination pourtant nécessaire est rendue difficile en raison même de la qualité fondamentale de l'information qui est la rapidité et de la nécessité d'avoir, en cette matière, l'antériorité.

Je dirai maintenant un mot rapide des grands organismes publics qui dépendent du secrétariat d'Etat à l'information et que j'ai classés tout à l'heure sous la troisième rubrique.

Il y a tout d'abord la Société financière de radiodiffusion, la S. O. F. I. R. A. D., qui a abandonné peu à peu, comme votre commission l'avait demandé au cours des années passées, ses activités autres que son activité de holding, c'est-à-dire de représentant de la part de l'Etat dans les postes périphériques.

La situation financière de Radio-Monte-Carlo où l'Etat est largement majoritaire, est satisfaisante. Les questions qui se posent sont beaucoup plus des questions d'orientation de ce poste à longue échéance, afin d'en faire un poste à grand rayonnement méditerranéen.

Pour ce qui est de Radio-Andorre, une négociation longue, difficile et non encore terminée, en raison du statut particulier de ce poste dans un pays placé sous cosuzeraineté franco-espagnole, a été poursuivie au cours des derniers mois et est arrivée pratiquement à bonne fin. D'ailleurs Radio-Andorre émet actuellement de six heures à vingt-quatre heures, et l'on peut espérer une grande expansion de ce poste.

Troisième station périphérique où la S. O. F. I. R. A. D. a des intérêts : Europe n° 1, où l'Etat est intéressé, par l'intermédiaire du holding Images et son, à une douzaine de sociétés à investissements entrecroisés. Mais cette année, nous sommes heureux de constater que la situation financière du holding est nettement supérieure à celle des années précédentes, puisque la S. O. F. I. R. A. D. a reçu, au titre d'Images et son, un certain nombre de dividendes.

Reste un problème préoccupant dans le groupe, celui du poste de télévision de Monte-Carlo pour lequel subsiste encore un déficit relativement important. La S. O. F. I. R. A. D. étudie les moyens de remédier à cette situation.

Le deuxième établissement public dépendant du ministère de l'information est la Société nationale des entreprises de presse. Celle-ci est en train de prendre un tournant pour ce qui est de ses activités principales.

Jusqu'à présent, la S. N. E. P. était surtout chargée de la liquidation des biens de presse à la suite des lois qui ont suivi la Libération. A l'heure actuelle, cette liquidation est pratiquement terminée et la S. N. E. P. s'oriente vers la gestion d'imprimeries du domaine public ou appartenant à des filiales, mais surtout — et ce qui me paraît fondamental — elle aide, sous des formes diverses, la création d'imprimeries dans l'Afrique francophone, soit directement, soit par l'intermédiaire de filiales.

C'est là une tâche qui me paraît prometteuse, et les premiers résultats auxquels la Société nationale des entreprises de

presse est parvenue en Afrique constituent un succès dont on doit se féliciter et qui montre la voie dans laquelle il faut s'engager.

Les autres établissements qui dépendent du secrétariat d'Etat, que ce soit l'Agence Havas, l'Agence France-Presse, ou les actualités cinématographiques, n'ont appelé ni de la part des rapporteurs, ni de la part des orateurs, des observations particulières, ce qui me permettra de ne pas insister davantage sur leur situation, qui est généralement très satisfaisante.

J'en viens maintenant aux observations formulées par les orateurs qui se sont succédé à la tribune.

Bien sûr, en matière d'information, le ministre se trouve toujours un peu placé comme le meunier de la fable, et je crois qu'il peut se croire dans la bonne voie quand, de part et d'autre, des critiques lui sont adressées.

Sans doute il se doit de faire un effort constant pour essayer de rechercher au maximum l'impartialité. Mais j'ai retenu à ce propos une phrase de M. Diligent dans laquelle je trouve un compliment. M. Diligent m'a dit : La télévision est mauvaise si elle rend les citoyens faciles à gouverner.

Alors, je suis convaincu que la télévision est, en réalité, très bonne. *(Rires et applaudissements à gauche et au centre.)*

M. Diligent m'a, d'autre part, posé des questions sur le problème difficile de la saisie des journaux.

Il ne s'étonnera pas que le ministre de l'information ne se félicite pas des saisies de journaux.

La tâche d'un ministre de l'information, c'est d'informer et non pas de réprimer ni d'interdire. Mais il est bien obligé de constater que, dans le monde où nous vivons, l'information peut rapidement devenir meurtrière. Il le regrette. Je pourrais citer un certain nombre d'exemples précis où une information fausse ou trop rapidement lâchée a entraîné, dans les heures qui ont suivi sa parution, mort d'hommes.

Cette situation fait qu'en dépit du désir du ministre de l'information de réduire au minimum les saisies de journaux ou de publications, il est bien obligé de reconnaître que, dans la situation où nous vivons, les saisies sont parfois nécessaires.

De nombreuses questions m'ont été posées concernant les problèmes de la radio et en particulier de la deuxième chaîne. Je me réserve d'y répondre le plus exhaustivement possible au cours du débat qui aura lieu dimanche.

Enfin, en terminant, je voudrais mettre avec force l'accent sur un point particulier, mais capital.

Notre monde est sans cesse rétréci, sans doute, en premier lieu, par la multiplication et la facilité des moyens de transport des personnes, mais ensuite et surtout par la multiplication des moyens de diffusion des idées, que cette diffusion s'assure de façon visuelle, de façon sonore ou de façon écrite.

Ce rétrécissement, cette imbrication des nations qui en résulte, crée pour les démocraties qui veulent faire face à leurs responsabilités et qui entendent défendre leurs idéaux et leurs intérêts, un devoir impérieux, celui de tenir une place à leur mesure dans cette extraordinaire compétition que le progrès technique accroît chaque jour davantage.

Si notre pays veut rester une libre démocratie, s'il entend conserver son prestige, s'il désire rester fidèle aux idéaux qui ont fait sa grandeur et son rayonnement, s'il a la volonté de conserver et d'accroître ses amis dans le monde, il doit sans hésiter se donner dans ce domaine de l'information et de la propagande des idées les moyens nécessaires.

Sans doute des efforts considérables ont déjà été entrepris. Sans doute les grands établissements publics dont j'ai parlé tout à l'heure ont depuis longtemps déjà orienté leurs initiatives dans cette direction. Mais si l'on mesure les réalisations ou les projets qui existent et se développent de par le monde, on est obligé de prendre conscience qu'un effort beaucoup plus important, une coordination beaucoup plus étroite doivent voir le jour.

Dans le domaine de la presse, qu'elle soit écrite ou filmée, et de sa diffusion, dans le domaine du disque, du cinéma, de la radio-télévision, des films de télévision et de la fabrication des programmes, un grand effort doit être entrepris de toute urgence.

Il faut que partout — et particulièrement dans les pays où la langue française tient une place éminente, notamment en Afrique — les idées françaises, les manières de voir françaises, soient présentées, expliquées, défendues.

Tout doit y concourir, l'initiative privée comme l'action de l'Etat.

C'est dans cet esprit que je tenterai d'animer le département qui m'a été confié ; c'est dans cet esprit que je vous demande de voter le budget qui vous est présenté aujourd'hui. *(Applaudissements à gauche et au centre.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre III de l'état C concernant les services du Premier ministre (section II. — Information), au chiffre de 386.405 NF.

Je suis saisi par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin va être annoncé dans l'ensemble des locaux du Palais et sera ouvert dans cinq minutes.

. . . .

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Je rappelle que je mets aux voix le titre III de l'état C au chiffre de 386.405 NF.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre des votants	503
Nombre des suffrages exprimés	480
Majorité absolue	241
Pour l'adoption	219
Contre	261

Le titre III de l'état C n'est pas adopté.

M. Raymond Schmittlein. Et vive l'O. A. S. ! Combien sont-ils à voter pour 200 !

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre IV de l'état C concernant les services du Premier ministre (Section II. — Information), au chiffre de 1.061.500 nouveaux francs.

(Le titre IV de l'état C, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Nous en avons terminé avec l'examen du budget des services du Premier ministre (Section II. — Information).

La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Halbout un avis, présenté au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées, sur le projet de loi de finances pour 1962 (crédits civils de défense) (n° 1436).

L'avis sera imprimé sous le n° 1507 et distribué.

— 4 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, mercredi 8 novembre, à neuf heures, première séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962 n° 1436 (Deuxième partie) (Rapport n° 1445 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Affaires algériennes (Annexe n° 1. — M. Lauriol, rapporteur spécial ; avis n° 1489 de M. Joseph Perrin, au nom de la

commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 1500 de M. Renucci, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées ; avis n° 1501 de M. Rossi, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

Discussion du projet de loi n° 1444 portant fixation des crédits ouverts aux services civils en Algérie pour l'année 1962 et des voies et moyens qui leurs sont applicables (Rapport n° 1499 de M. Lauriol, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan ; avis n° 1500 de M. Renucci, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées ; avis n° 1502 de M. Rossi, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

Suite de la discussion du projet de loi de finances pour 1962 n° 1436 (Deuxième partie) (Rapport n° 1445 de M. Marc Jacquet, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan) :

Sahara (Annexe n° 23, M. Max Lejeune, rapporteur spécial ; avis n° 1459 de M. Van der Meersch, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 1506 de M. Guillon, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Dépenses militaires et articles 24 et 25 :

Section commune (Annexe n° 39, M. Dorey, rapporteur spécial ; avis n° 1498 de M. Voilquin, et n° 1507 de M. Halbout, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées).

Section commune (outre-mer) (Annexe n° 40, M. Roux, rapporteur spécial ; avis n° 1498 de M. Bourgund, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées).

Section Air (Annexe n° 41, M. Pierre Ferri, rapporteur spécial ; avis n° 1498 de M. Moynet, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées).

Section Guerre (Annexe n° 42, M. Jean-Jaul Palewski, rapporteur spécial ; avis n° 1498 de M. Le Theule, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées).

Section Marine (Annexe n° 43, M. Fraissinet, rapporteur spécial ; avis n° 1498 de M. Frédéric-Dupont, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées).

Budgets annexes des essences et poudres :

(Annexe n° 44 ; M. Delesalle, rapporteur spécial ; avis n° 1504 de M. Jarrot, au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite des discussions budgétaires inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heure trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour.

Suite des discussions budgétaires inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée le mercredi 8 novembre 1961 à une heure trente minutes.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

HAUTE COUR DE JUSTICE

instituée par ordonnance du 18 novembre 1944.

Dans sa deuxième séance du mardi 7 novembre 1961, l'Assemblée nationale a nommé :

Président : M. Mignot.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

QUESTION ORALE AVEC DEBAT

12523. — 7 novembre 1961. — M. Baylot demande à **M. le ministre de l'intérieur** quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour défendre l'honneur de la police parisienne et de ses chefs, à la suite des accusations calomnieuses portées contre eux et, en particulier, de l'envoi, aux parlementaires, d'un libellé anonyme rédigé par un prétendu groupe de policiers républicains.

QUESTIONS ECRITES

Art. 138 du règlement :

« *Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.*

« *Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois.* »

12510. — 7 novembre 1961. — M. Malleville se référant à la réponse donnée le 20 octobre 1961 par M. le ministre de l'éducation nationale à sa question n° 11835 estime devoir présenter, sur cette réponse, les observations suivantes : 1° la loi du 28 avril 1882 prévoit qu'une journée de repos hebdomadaire sera accordée en sus du dimanche, mais elle est muette sur la détermination de cette journée. La réponse présentée n'explique pas comment le jeudi a été choisi et par quel texte ce choix a été consacré ; 2° l'argument selon lequel deux demi-journées qui seraient en fait consécutives, puisqu'elles encadraient la journée du dimanche, semble pouvoir répondre à la définition légale et l'argument selon lequel la loi de 1882 prescrit une journée et non pas deux demi-journées, ne semble pas dans cette hypothèse convaincant. Au surplus, une loi se modifie surtout lorsqu'elle atteint sa soixante-dix-neuvième année et qu'il s'agit de régler une question qui a fortement évolué avec les mœurs, les modes de vie et le progrès technique ; 3° il est fait état dans la réponse, de l'avis unanime de médecins et d'hygiénistes, sans qu'il soit précisé la qualité et les titres de ces personnalités, non plus que la consultation des organismes officiels qui ont à être saisis de ce problème. Il demande que lui soient données les plus nombreuses précisions possibles sur « l'étude approfondie », qui semble avoir été effectuée et sur les conditions dans lesquelles cette étude a pu conclure au maintien de la situation actuelle alors que de nombreux organes de presse spécialisés et, notamment, ceux des associations de parents d'élèves, ont fait état de prise de position beaucoup plus nuancée de la part des personnalités les plus éminentes du monde médical, du monde universitaire et de représentants de parents d'élèves dont, dans une question de ce genre, l'avis est au moins aussi important que celui de « médecins et hygiénistes anonymes ».

12511. — 7 novembre 1961. — M. Frédéric-Dupont expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** qu'un grand nombre de contribuables se sont trouvés dans l'obligation, en raison de l'impossibilité de tout échange, d'acheter, les uns le logement qu'ils occupaient, mis en vente avec l'immeuble entier (cela afin d'éviter d'en être expulsés par l'acquéreur éventuel), les autres un local plus grand, rendu indispensable par l'accroissement de leur famille. Les intéressés épuisèrent souvent, dans cette opération, leurs économies. Cependant, une interprétation abusive de l'article 30 du C. G. I. paraît les imposer à l'impôt sur le revenu des personnes physiques « pour le produit que pourrait rapporter leur logement s'il était donné en location », c'est-à-dire pour un loyer qu'ils ne perçoivent pas, alors qu'ils n'ont pas eu à s'en « réserver la jouissance », expression impliquant un choix que ne peuvent faire ceux qui ne sont propriétaires que d'un seul logement. Il lui demande : 1° si cette interprétation n'est pas condamnée par l'article 12, qui taxe seulement les revenus effectivement réalisés, ou dont le contribuable a effectivement disposé, et nullement « les formes de perception en nature » de quelque revenu que ce soit, foncier ou autre ; 2° s'il estime conforme à l'équité fiscale de pénaliser les pères de famille nombreuses et les gens âgés, alors

que l'opération qui les a fait propriétaires malgré eux les a privés des intérêts, parfois appréciables, que produisaient les économies longuement et péniblement accumulées et qu'ils ont été contraints d'y investir.

12512. — 7 novembre 1961. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** : 1° si, dans les exploitations saisonnières, et notamment en ce qui concerne les contribuables qui ne sont pas domiciliés sur les lieux d'exploitation, les inspecteurs des impôts ne sont pas tenus d'effectuer les vérifications de comptabilité sur place au cours de la période d'exploitation ; 2° dans la négative, si le contribuable doit envoyer par la poste les documents (livres, factures, titres de proporiété, etc.). En cas de perte, quel recours a le contribuable ; 3° dans le cas d'une vérification hors la présence du contribuable, comment ce dernier peut se faire assister d'un conseil de son choix.

12513. — 7 novembre 1961. — **M. Denvers** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, dans un arrêt rendu le 6 mai 1960 par la Cour des comptes, 3e chambre, il est, en outre, enjoint au comptable... « 6° de veiller à ce que la contribution forfaitaire de 5 p. 100 soit décomptée sur la moitié seulement de l'indemnité de gestion du receveur municipal, le surplus devant être considéré comme représentatif de frais ». D'autre part, une organisation syndicale professionnelle informe ses adhérents que : « à la suite de l'arrêt de la Cour des comptes du 6 mai 1960, la question est posée des incidences fiscales au travers des déclarations de revenus qui en découlent ». Considérant que les avis sur l'interprétation à donner au texte de l'arrêt dont il s'agit sont partagés et que la comptabilité publique se refuse à formuler sur ce point son propre avis, il est demandé dans quel sens il convient d'interpréter les dispositions de la Cour des comptes, touchant au décompte de la contribution forfaitaire de 5 p. 100, lorsqu'elle affecte l'indemnité de gestion versée par les communes aux percepteurs-receveurs municipaux.

12514. — 7 novembre 1961. — **M. Fanton** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** : 1° de lui faire connaître les instructions qu'il n'a pu manquer d'adresser aux chefs d'établissements à la suite de la circulaire que ceux-ci viennent de recevoir de la Ligue de l'enseignement au sujet de l'application d'une circulaire émanant de son département ministériel et concernant la création éventuelle d'aumôneries dans certains établissements scolaires en application de la loi du 31 décembre 1959 et du décret du 22 avril 1960 ; 2° s'il a attiré leur attention sur l'interprétation qui risquerait d'être donnée de l'attitude de ceux qui accepteraient, comme le leur demande la Ligue de l'enseignement, de convoquer les parents signataires de demandes d'aumôneries, afin de les amener à retirer leurs signatures ; 3° de lui faire connaître les mesures qu'il compte prendre à l'égard des dirigeants de ces associations qui, pour empêcher l'application de décisions prises en vertu d'une loi votée par le Parlement, demandent à des serviteurs de l'Etat d'organiser l'obstruction administrative et appellent à « la multiplication des incidents » ; 4° s'il considère que l'attitude des dirigeants de la Ligue de l'enseignement est conforme à « l'idéal » de cette association tel qu'il avait été défini dans une réponse faite par son prédécesseur à la question écrite n° 8831 dans les termes suivants : « Par idéal laïque, il convient d'entendre la généralisation de l'enseignement, son développement démocratique, le respect de la liberté de conscience des jeunes de toutes races et de toutes confessions et le soutien de l'école publique ouverte à tous » ; 5° si les activités de la Ligue de l'enseignement telles qu'elles sont rappelées ci-dessus lui paraissent correspondre aux critères retenus pour subventionner les associations de jeunesse tels qu'ils ont été définis par le haut-commissaire à la jeunesse et aux sports devant l'Assemblée nationale, le 28 octobre 1961, en ces termes : « Nous ne considérons que les activités. Nous ne finançons pas des mouvements, mais des activités ». Il rappelle à ce propos que la Ligue de l'enseignement, qui reçoit une subvention directe de 646.200 nouveaux francs, reçoit également par ses sections une somme de 495.036, 50 nouveaux francs, ainsi que 2.183.203 nouveaux francs grâce aux associations adhérentes à la ligue ; 6° s'il est décidé à supprimer pour 1962 cette subvention dès lors que les fonds ainsi versés par la République sont utilisés pour recommander le chantage, organiser l'obstruction administrative et préparer « la multiplication des incidents ».

12515. — 7 novembre 1961. — **M. Ernest Denis** expose à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'information** que, sous les nos 11.866, 12.022 et 12.031 ont paru aux *Journaux officiels* des 30 septembre et 5 octobre des questions écrites concernant la suppression d'une importante partie des programmes régionaux de Radio-Lille ; qu'aucune réponse n'ait été donnée à ce jour, ne constituerait *a priori* rien d'anormal si, le 20 octobre il n'avait été fait réponse, sur le même sujet, à une lettre datée du 13 octobre. Il lui demande de lui préciser en vertu de quel texte, les ministres doivent répondre, en priorité, à certains parlementaires qui les ont questionnés sur le même sujet, et ce suivant qu'ils appartiennent à telle ou telle formation politique.

12516. — 7 novembre 1961. — **M. Ernest Denis** rappelle à **M. le Premier ministre** que les nationalisations furent présentées à la nation pour son plus grand bien. Or, il apparaît de plus en plus par la multitude des mouvements revendicatifs du personnel des entreprises d'Etat et au travers d'un large courant d'opinion allant des milieux les plus opposés, que le plus mauvais des patrons serait l'Etat. En conséquence, il lui demande de lui préciser : *a*) s'il juge toujours opportun que l'Etat reste arbitre et patron ; *b*) les mobiles qui s'opposent à une dénationalisation.

12517. — 7 novembre 1961. — **M. Roche-Defrance** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** la situation des fonctionnaires français de l'ex-cadre tunisien qui ont versé à la société de prévoyance des fonctionnaires et employés tunisiens un excédent de cotisation égal à un mois de traitement indiciaire majoré du 1/7 du montant total des cotisations versées. Le remboursement de ce trop versé ayant été décidé en vertu d'un accord intervenu entre Gouvernements français et tunisiens, une partie des fonctionnaires rapatriés a été effectivement désintéressée, mais certains agents (1.500 selon les estimations de notre ambassade de Tunis) n'ont toujours rien perçu, toutes les demandes faites depuis cinq ans par les intéressés, toutes les interventions faites par notre ambassade à Tunis pour le règlement des 1.500 cas ont été vaines et, de source officielle (cf. réponse du ministre des affaires étrangères à la question écrite n° 8612, *Journal officiel* du 11 mars 1961), il ressort que les opérations de remboursement sont interrompues depuis près de trois ans. Il lui demande quelles mesures concrètes compte prendre le Gouvernement pour que, très rapidement, les intéressés soient remboursés des sommes leur revenant, compte tenu du peu d'empressement manifesté par le Gouvernement à leur donner satisfaction.

12518. — 7 novembre 1961. — **M. Roche-Defrance** signale à **M. le Premier ministre** qu'un certain nombre d'agents des chemins de fer tunisiens n'ayant pas atteint l'âge normal de la retraite ont été mis d'office en position de « retraite anticipée » alors que le règlement auquel se réfère cette disposition stipule expressément qu'elle ne peut être prise que sur la demande des agents en cause. Il lui demande de lui indiquer les mesures que compte prendre l'administration pour réparer le préjudice ainsi causé aux intéressés par l'application d'une mesure dont la légalité semble contestable.

12519. — 7 novembre 1961. — **M. Laurin** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la crise actuelle de l'enseignement. La marée montante des élèves n'a pas été compensée par des effectifs suffisants de maîtres. Les moyens de fortune — recrutement de maîtres auxiliaires dépourvus de titres véritables et de formation pédagogique — ont, seuls, permis de faire front à la rentrée scolaire dans un nombre de locaux restreints. Les jeunes, en effet, hésitent à venir vers les carrières de l'enseignement. Les traitements de début des professeurs et instituteurs, celui d'un inspecteur primaire, détenant le sort de 5 à 600 instituteurs (700 NF par mois), celui d'un professeur agrégé de Paris, en fin de carrière (2.200 NF par mois) ne peuvent les tenter. Il demande quelles mesures sont projetées pour que la situation du personnel enseignant soit améliorée et que les jeunes acceptent à leur tour, de mener à bien la difficile mission d'éduquer les enfants.

12520. — 7 novembre 1961. — **M. Laurin** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation des instituteurs retraités. Il demande : 1° pourquoi, alors que les indices terminaux de carrière ont été augmentés en avril 1961, les instituteurs ayant pris leur retraite en mai 1961, n'ont pas encore touché cette augmentation ; 2° pourquoi les instituteurs, ayant pris leur retraite avant avril 1961, sont exclus du bénéfice de cette mesure.

12521. — 7 novembre 1961. — **M. Godonnèche** expose à **M. le ministre des anciens combattants** qu'il a été saisi de diverses réclamations contre des rejets de demandes de cures thermales qui sont constamment opposés à des anciens combattants âgés de soixante-dix ans. De tels rejets constituent une anomalie très regrettable, tant sur le plan psychologique que sur celui d'une prévention efficace des affections du troisième âge. Il lui demande quels textes réglementaires peuvent justifier cette disposition aberrante et inique, et quelles mesures il compte prendre en vue de la réformer.

12522. — 7 novembre 1961. — **M. Godonnèche** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les fonctionnaires des services économiques de l'éducation nationale expriment leur mécontentement de n'avoir pas bénéficié du reclassement intervenu le 1er mai 1961 pour toutes les autres catégories des établissements d'enseignement. Ils estiment subir ainsi un déclassement qui leur porte un prave préjudice. Il lui demande quels sont les motifs qui ont pu provoquer une discrimination à leur encontre, et quelles dispositions ont été envisagées en vue de la supprimer.

REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

11919. — **M. Joseph Frys** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que la concentration des terres au profit des grosses exploitations accentue les difficultés que rencontrent les petits exploitants par l'impossibilité pour eux d'acquérir un supplément de quelques hectares qui rendraient leur exploitation familiale rentable. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour permettre à ces nombreux petits exploitants agricoles l'acquisition de ces quelques hectares qui leur permettraient de résoudre leurs dificultés. (*Question du 3 octobre* 1961.)

Réponse. — La loi n° 60-808 du 5 août 1960 d'orientation agricole a prévu dans ses articles 15 à 18 la création de sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural dont le but est d'acquérir des terres ou des exploitations agricoles ainsi que des terres incultes afin d'améliorer les structures agraires, d'accroître la superficie de certaines exploitations agricoles et de faciliter la mise en culture du sol et l'installation d'agriculteurs à la terre. Le décret d'application prévu à l'article 18 de la loi précitée est intervenu le 14 juin 1961 (*Journal officiel du* 15 *juin*). Par ailleurs, des sociétés ont déjà sollicité leur agrément en qualité de société d'aménagement foncier et d'établissement rural et l'instruction de leurs demandes est en cours.

ARMEES

11805. — **M. Burlot** signale à **M. le ministre des armées** que, selon certaines informations, les officiers servant en Algérie depuis plus de cinq ans seraient mutés en métropole. Cette perspective a suscité dans le corps des officiers un réel émoi. Il lui demande si telle est bien l'intention du Gouvernement et, dans l'affirmative, les raisons d'une décision qui risque d'affecter le moral de l'armée. (*Question du 30 septembre* 1961.)

Réponse. — La décision de limiter la durée du séjour en Algérie des cadres d'active, officiers et sous-officiers, a effectivement été prise récemment. Le séjour maximum a été fixé à six années consécutives, période correspondant au temps de services hors d'Europe nécessaire pour l'ouverture aux officiers du droit à pension d'ancienneté à vingt-cinq ans de services. Cette limitation du temps de présence en Algérie a pour but de permettre aux cadres de reprendre contact à intervalles réguliers avec la métropole afin d'être périodiquement confrontés avec les multiples aspects des questions d'ordre national et militaire qui se posent en Europe. Toutefois, il est prévu que des dérogations pourront être apportées à cette règle à titre exceptionnel ou pour des besoins de service dûment justifiés.

11815. — **M. Bignon** expose à **M. le ministre des armées** qu'une circulaire diffusée par l'état-major de l'armée de l'air a fait connaître aux sous-officiers les résultats des examens-concours à la sélection S. 3 de la session 1961. Cette sélection conditionne l'admission des sous-officiers au cadre de maîtrise à qui il est délivré un brevet qui leur permet d'assurer des fonctions de commandement, de direction et de contrôle. Cette note indique en même temps que les besoins ont été réalisés dans un très grand nombre de branches. Il lui demande : 1° les raisons pour lesquelles il est désormais exigé des adjudants l'obligation d'obtenir le brevet de cadre de maîtrise pour accéder au grade d'adjudant-chef, cadre auquel ils ne peuvent pratiquement plus accéder, puisque les besoins sont réalisés ; 2° sur quel texte légal repose cette obligation. Enfin, puisque le recrutement est un choix exceptionnel et représente l'élite des sous-officiers — bien que pratiquement les sous-officiers admis dans ce cadre ne quittent pas leurs fonctions antérieures — quels sont les avantages matériels que peut accorder ce superbrevet, le bénéfice de l'échelle 4 étant déjà acquis par la possession du brevet du 2° degré. (*Question du 30 septembre* 1961.)

Réponse. — 1° Pour l'accession, en 1962, au grade d'adjudant-chef, il est exigé des candidats non pas le brevet de cadre de maîtrise mais la réussite aux examens de la sélection S. 3. Celle-ci a pour but de détecter les spécialistes susceptibles de parvenir au niveau le plus élevé de la hérarchie professionnelle. Si la circulaire a laquelle fait allusion l'honorable parlementaire indique bien que les besoins ont été satisfaits dans un grand nombre de branches, il faut souligner que les épreuves de ladite sélection, comme les travaux d'avancement, sont périodiques et qu'il y a toujours lieu de remplacer les pertes ou satisfaire les besoins nouveaux dans cette catégorie de personnels. 2° La loi du 9 avril 1935 prévoit que les propositions au grade d'adjudant-chef ont lieu exclusivement au choix ; celui-ci s'exerce parmi les postulants qui offrent les meilleures garanties d'aptitude à constituer le sommet de l'encadrement technique. D'autre part, le système de rémunération des militaires non officiers, avec ses quatre échelles de solde, ne permet pas l'octroi d'avantages pécuniaires au personnel breveté ou certifié « cadre de maîtrise» déjà bénéficiaire de l'échelle 4 pas plus que ne peuvent être reconnus financièrement des diplômes ou connaissances que possèdent certains sous-officiers (langues étrangères, techniques poussées, professeurs, etc.). Il convient toutefois de remarquer que seuls les sous-officiers brevetés « cadre de maîtrise » peuvent prétendre au grade de sous-lieutenant.

11969. — **M. Sallenave** signale à **M. le ministre des armées** que les élèves protesseurs de l'I. P. E. S. se voient exclus de la possibilité, réservée en principe aux seuls licenciés, d'accomplir leur service militaire en qualité de sergent, secrétaire breveté de l'armée de l'air, alors qu'une dérogation est prévue en faveur des instituteurs titulaires du C. A. P. Compte tenu du niveau élevé de connaissances de ces élèves professeurs et du fait qu'ils sont fonctionnaires titularisés et, en conséquence, bénéficiant, au-delà de dix-huit mois de service, d'un traitement sensiblement égal à celui d'un sergent appelé, il lui demande s'il envisage d'étendre à ces élèves professeurs les avantages accordés aux instituteurs. (*Question du 3 octobre* 1961.)

Réponse. — Les élèves de l'institut de préparation aux enseignements de second degré sont recrutés à l'issue de l'année de propédeutique. Ils accomplissent deux ans à l'institut et subissent pendant cette période les épreuves des différents certificats de licence afférents à chaque discipline. Dans la meilleure hypothèse, ces jeunes gens peuvent être titulaires d'une licence à l'issue de leur stage à l'I. P. E. S. et bénéficient alors du régime prévu en faveur des licenciés. Dans les autres cas — celui des jeunes gens auxquels s'intéresse l'honorable parlementaire — les élèves ne sont détenteurs que d'un ou plusieurs certificats. Il paraît alors difficile d'accorder aux seuls élèves de l'I. P. E. S. les avantages de l'équivalence sans faire bénéficier de mesures analogues les autres étudiants titulaires des mêmes certificats. D'autre part il convient de remarquer que tout militaire du contingent peut demander à subir l'examen direct d'une spécialité de son choix quel que soit son niveau scolaire. En cas de réussite, l'intéressé reçoit le certificat élémentaire et peut accéder au grade de sergent.

EDUCATION NATIONALE

11526. — **M. Trellu** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il est exact que, pour les maîtres de l'enseignement privé qui sont intégrés à l'enseignement public en qualité de fonctionnaires titulaires dans les conditions prévues par l'arrêté du 21 novembre 1960, le classement dans les différents échelons est effectué en tenant compte de la durée des services effectués dans un établissement d'enseignement privé ; dans l'affirmative, il lui demande quel sera le sort des maîtres qui sont actuellement en fonction dans l'enseignement public après avoir enseigné pendant quelques années dans l'enseignement privé et si des mesures sont prévues en leur faveur afin que, pour eux aussi, les services accomplis dans un établissement d'enseignement privé soient pris en compte pour leur avancement. (*Question du 6 septembre* 1961.)

Réponse. — Il est exact qu'en vertu des textes pris en application de la loi du 31 décembre 1959 sur les raports entre l'Etat et les établissements d'enseignement privés, les maîtres de l'enseignement privé intégrés dans l'enseignement public sont reclassés compte tenu des années d'enseignement qu'ils ont précédemment effectuées dans ces établissements. Afin de permettre également la prise en compte des services effectués dans l'enseignement privé par des maîtres en activité dans l'enseignement public, un texte a été préparé par le ministre de l'éducation nationale ; ce texte est actuellement en cours d'examen dans les différents départements ministériels intéressés.

11656. — **M. Brice** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'en raison des besoins sans cesse croissants de l'enseignement, en l'absence d'un plan à long terme préétabli, des mesures exceptionnelles de recrutement sont annoncées régulièrement avant chaque rentrée scolaire et diffusées largement par la presse. Cet effort de recrutement s'adresse notamment à des personnes dont les titres universitaires et l'expérience dans un domaine étranger à l'enseignement ne sont pas de nature à pallier l'absence de qualités pédagogiques mais sont susceptibles d'être préjudiciables à notre jeunesse scolaire, déjà si malmenée par ailleurs. Il semble par contre, que des maîtres déjà en fonction et possédant une bonne qualification pédagogique soient parfois utilisés dans des conditions sinon fantaisistes, du moins fonctionnellement anormales et ceci exclusivement en raison des barrières que l'on maintient entre les divers ordres d'enseignement, ce qui constitue parfois un véritable défi au bon sens, difficilement croyable au sein d'une université qui s'est toujours flattée de ne pas imiter certaines utilisations de compétences qui ont fait la joie de nos pères. Ainsi, des instituteurs remplaçants possédant plusieurs certificats de licence enseigneraient dans des classes élémentaires au même titre que certains de leurs collègues munis d'un simple brevet élémentaire ou d'une première partie du baccalauréat. Des bacheliers, par contre, parce qu'ils ressortissent au second degré se verraient confier des classes d'examen. Dans d'autres établissements, des certifiés, voire des agrégés, assureraient un service d'enseignement dans des classes du premier cycle. Des licenciés en droit, d'anciens étudiants en troisième année de médecine enseigneraient l'anglais et les lettres dans des collèges d'enseignement général. Des maîtres à spécialisation scientifique seraient orientés vers l'enseignement des langues dans de mêmes établissements. De jeunes instituteurs licenciés ou possédant plusieurs certificats de licence seraient titulaires d'écoles de villages. Semblables anomalies sont fréquentes, d'ailleurs celles évoquées ci-dessus sont facilement contrôlables. Il lui demande si, dans les circonstances présentes, le maintien de ce sous-emploi de maîtres particulièrement qualifiés est concevable et s'il n'y aurait pas lieu, avant d'envisager des mesures exceptionnelles de recrutement, de dresser un inventaire détaillé des moyens dont dispose l'enseignement public, en donnant

l'impression de les ignorer, pour employer chaque enseignant selon la qualification universitaire qu'il a reçue et non selon l'étiquette délivrée par l'appartenance administrative à tel degré d'enseignement. Il est évident que, dans bien des cas, cette appartenance résulte essentiellement des circonstances du recrutement et non de la véritable qualification qui, en dernière analyse, devrait être exclusivement retenue. (*Question du 12 septembre* 1961.)

Réponse. — Le ministre de l'éducation nationale, au vu des prévisions établies par le service des statistiques de son département, en liaison avec le commissariat au plan, a, depuis 1956, réalisé une augmentation notable du recrutement des différents maîtres et professeurs de l'enseignement public. C'est ainsi que le nombre des professeurs agrégés et des professeurs certifiés, seuls autorisés réglementairement à occuper des chaires les lycées, a fortement augmenté depuis cette date. Toutefois, compte tenu du fait que les enseignants se recrutent actuellement parmi les générations à faible natalité, il se trouve que, dans certaines disciplines, et notamment en mathématiques, en sciences physiques et en lettres classiques, le nombre des maîtres recrutés est nettement insuffisant. C'est pour pallier cette insuffisance que des mesures exceptionnelles prévues dès 1957, reconduites en 1958, ont permis d'utiliser tous les enseignants ayant une qualification suffisante. Depuis 1959, pour les disciplines scientifiques, il a été fait appel à des licenciés libres, à des ingénieurs des grandes écoles, pour qui d'ailleurs, une formation professionnelle a été prévue. En 1961, le recrutement de licenciés ès lettres, par délégation ministérielle, a été de nouveau autorisé. Afin d'utiliser mieux le personnel enseignant des lycées, des instructions ont été données pour que, sauf en ce qui concerne la grammaire, les professeurs agrégés n'enseignent que dans les classes de second cycle. En conséquence, pour donner aux classes de premier cycle les maîtres nécessaires, on a dû faire appel en plus grand nombre à des instituteurs notamment pour l'enseignement des mathématiques en 6° et en 5° surtout. S'il existe des licenciés d'enseignement qui occupent des postes d'instituteurs de classes élémentaires, c'est que les intéressés, pour des raisons personnelles, se sont refusés à accepter les postes qui leur étaient offerts dans les établissements de second degré. Les classes de langues vivantes sont confiées dans la très grande majorité des cas à des professeurs qualifiés, agrégés ou certifiés, ou à défaut à des maîtres auxiliaires, titulaires d'une licence ès lettres langues vivantes. Enfin, pour combler, dans la plus grande mesure possible, les vides qui se sont manifestés au début de la présente année scolaire, il vient d'être fait appel, pour des services complets ou partiels, aux professeurs stagiaires des C. P. R., aux élèves professeurs des I. P. E. S. et aux chercheurs des C. N. R. S.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

8225. — M. Denvers demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** de lui faire connaître les raisons pour lesquelles il estime devoir apporter des modifications profondes à certaines dispositions du code des caisses d'épargne ordinaires et de la loi du 24 juin 1950 et s'il peut l'assurer que les mesures nouvelles envisagées affectant le régime et le statut des caisses d'épargne seront sans conséquences préjudiciables pour les déposants et sans répercussion sur les possibilités de placements et d'entraide actuellement ouvertes auxdites caisses en faveur des collectivités locales, des organismes à but non lucratif, d'équipements collectifs et de construction de logements et des institutions sociales. (*Question du 8 décembre* 1960.)

Réponse. — Les mesures prises à la fin de l'année 1960 et au début de l'année 1961 en ce qui concerne les caisses d'épargne ont eu principalement pour objet, d'une part, d'associer ces établissements au mouvement général de baisse des taux poursuivi depuis deux ans sur le marché monétaire comme sur le marché financier et, d'autre part, d'assurer un équilibre satisfaisant entre les affectations données aux ressources provenant des fonds déposés dans les caisses d'épargne. Si les dépôts effectués dans les caisses d'épargne ont des caractéristiques particulières, il n'en était en effet pas moins indispensable — ne serait-ce qu'en raison des transferts possibles entre les diverses formes de placements de l'épargne — de maintenir une certaine harmonie entre les taux d'intérêt pratiqués pour chacun des emplois de fonds à vue ou à court terme. Au regard des déposants, la réduction, très modeste, du taux de l'intérêt des caisses d'épargne, marque le retour à une période de stabilité monétaire et a pour contrepartie la certitude de voir mieux assuré, grâce précisément à cette stabilité, le maintien du pouvoir d'achat des capitaux déposés par eux. Elle a, en outre, rendu possible une réduction des taux d'intérêt pratiqués pour les prêts consentis aux collectivités locales par la Caisse des dépôts et consignations à l'aide des fonds des caisses d'épargne. D'autre part, seule une légère modification a été apportée à l'article 45 du code des caisses d'épargne qui donne aux caisses d'épargne ordinaires l'initiative du placement d'une partie des fonds provenant des dépôts reçus par chacune d'elles. Cette modification concerne l'inclusion des sommes remboursées sur des prêts antérieurement accordés sur la proposition des caisses d'épargne dans les montants susceptibles d'être prêtés à nouveau suivant la même procédure. Les remboursements en question ne seront plus, à l'avenir, compris dans ces montants qu'à concurrence de 50 p. 100. Cette solution paraît maintenir un juste équilibre entre les deux considérations opposées tendant l'une à encourager les prêts accordés suivant cette procédure qui constitue un moyen efficace de financer des opérations locales aussi bien qu'un excellent stimulant pour l'apparition d'excédents, l'autre à ne pas sacrifier injustement la part consacrée aux prêts décidés sur le plan national, c'est-à-dire suivant des impératifs d'un caractère général et souvent au profit de régions particulièrement déshéritées. Enfin, si la nouvelle rédaction de l'article 46 du code limite légèrement le montant des ristournes attribuées aux caisses sur les prêts effectués à leur initiative, la fixation à 0,75 p. 100 du minimum de prélèvement pour frais de gestion, prévue dans la nouvelle rédaction de l'article 51 du code, doit laisser aux caisses bien gérées une marge bénéficiaire suffisante pour leur permettre de se constituer un fonds de réserve particulier d'un montant suffisant, mais aussi de poursuivre largement l'action sociale qu'elles ont entreprise depuis de nombreuses années. Dans le même ordre d'idée, la nouvelle rédaction de l'article 65 du code permettra une utilisation plus large du boni de ces établissements. De même, la nouvelle rédaction de l'article 61 élargira les possibilités de placement des fortunes personnelles des caisses prévues à cet article. Il y a lieu de souligner en conclusion que les mesures ainsi décidées n'ont eu aucune influence défavorable sur le montant des dépôts. En effet, les excédents de dépôts constatés, depuis le 1er janvier au 1er octobre dernier, sont supérieurs à ceux existant l'an passé à pareille époque, et sont en sensible accroissement depuis plusieurs mois. Ainsi, l'activité traditionnelle des caisses d'épargne pourra se poursuivre normalement, dans le domaine de la construction en particulier, et les collectivités locales, notamment, pourront continuer à bénéficier de la part des caisses d'épargne du concours nécessaire au financement de leurs investissements.

10859. — M. Raphaël-Leygues, prenant acte que les crédits de l'éducation nationale en matière d'investissements sont en augmentation (135 milliards en 1957, 143 milliards en 1958, 189 milliards en 1960, 199 milliards en 1961), sans compter 11 milliards pour l'enseignement médical, ni les crédits pour l'enseignement public agricole, rappelle cependant à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** les besoins considérables en maîtres, notamment en ce qui concerne les collèges de l'enseignement général et les classes primaires et maternelles, et dont les causes lui sont connues: déplacements de population, réalisation dans le domaine de la reconstruction qui opèrent des regroupements, etc. Il lui demande s'il peut accorder les postes d'instituteurs nécessaires pour faire face à ces besoins nouveaux, alors que l'année dernière, malheureusement, il n'a accordé, notamment pour les classes primaires, que dix fois moins qu'il était nécessaire. (*Question du 27 juin* 1961.)

Réponse. — La loi de finances pour 1961 a créé, au titre des classes élémentaires, des classes maternelles et des classes de collèges d'enseignement général, 4.950 emplois. Le nombre des créations dans le projet de loi de finances pour 1962, pour ces mêmes enseignements, s'élève à 5.700. Une partie importante de ces créations d'emplois sont prévues au 1er janvier 1962 et permettront d'accroître les moyens en personnel disponibles pour la présente année scolaire.

11726. — M. Davoust expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'imposition à la patente des entrepreneurs de travaux agricoles a subi une très forte augmentation par rapport à celle de 1959. Il souligne que cette patente semble trop lourde pour une profession dont les travaux sont effectués exclusivement par des agriculteurs. Il demande, si compte tenu également du prix très élevé et de l'usure rapide du matériel employé dans la profession, il est envisagé de ramener au soixantième le taux du droit proportionnel — actuellement au trentième — applicable à l'outillage des entrepreneurs de travaux agricoles. (*Question du 23 septembre* 1961.)

Réponse. — Conformément aux dispositions de l'article 1452 du code général des impôts, il appartient à la commission nationale permanente du tarif des patentes visée à l'article 1451 dudit code d'apprécier, pour chaque profession, si des modifications doivent être apportées aux droits prévus par le tarif légal des patentes. Or, aucune demande n'a jusqu'à présent été présentée en vue d'obtenir que, pour la profession d'entrepreneur de travaux agricoles, le taux du droit proportionnel soit fixé au soixantième pour l'outillage, au lieu du trentième. En tout état de cause, c'est à l'organisme professionnel représentant les intérêts de ladite profession sur le plan national qu'il appartiendrait de saisir, le cas échéant, la commission d'un mémoire motivé, appuyé de cas concrets et tendant à apporter la preuve que la charge de la patente est hors de proportion avec la productivité de la profession d'entrepreneur de travaux agricoles considérée dans son ensemble.

11728. — M. Jacques Féron expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les actes passés à l'étranger ne sont pas soumis à la formalité de l'enregistrement dans le délai prévu à l'article 646 du C. G. I. mais que lorsqu'il s'agit d'une marque de fabrique exploitée commercialement et comportant une clientèle en France toute convention comportant mutation de jouissance de cette clientèle doit faire l'objet en l'absence d'acte en France d'une déclaration passée dans les délais et formes prévus par l'article 650 du C. G. I. (rép. n° 10312, *Journal officiel*, débats A. N., du 26 février 1954, p. 549). Il lui demande si cette déclaration doit être déposée et le droit de bail acquitté dans le cas où l'acte passé à l'étranger constate la concession d'une licence d'une marque et de procédés de fabrication exploités en France lorsque cette marque et ces procédés sont destinés à être exploités uniquement à l'étranger par une société établie à l'étranger. En pareil cas, en effet, la mutation de jouissance porte non pas sur la clientèle française mais sur une clientèle qui est ou sera située à l'étranger. (*Question du 23 septembre* 1961.)

Réponse. — En vertu des dispositions du premier alinéa de l'article 9 de la loi du 17 mars 1909, les marques de fabrique

et les procédés de fabrication doivent être considérés comme des éléments du fonds de commerce dont ils dépendent, de sorte que leur concession s'analyse en une location partielle de ce fonds de commerce et qu'elle est passible du droit proportionnel de bail édicté par l'article 685 du code général des impôts lorsque ledit fonds est situé en France, quel que soit le pays où ces marques et procédés de fabrication doivent être exploités par le concessionnaire. Il en résulte que, si l'acte constatant la concession est passé à l'étranger, il échappe à l'obligation de l'enregistrement en France, mais que les parties sont tenues de souscrire, dans le délai d'un mois à compter de la date de prise d'effet du contrat, au bureau de l'enregistrement dans le ressort duquel se trouve le fonds de commerce, la déclaration prévue à l'article 650 du code précité.

11731. — M. Cerneau expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'en application des dispositions de l'article 13-11 de la loi du 21 décembre 1960 certains produits sont exonérés de la taxe sur la valeur ajoutée dans les départements d'outre-mer. A la suite d'une récente décision de la direction générale des impôts, les reventes en l'état des produits en question bénéficient également de l'exonération de la taxe sur la valeur ajoutée. Toutefois, la taxe locale est réclamée dans le département de la Réunion lorsque lesdits produits sont vendus à des personnes qui ne les destinent pas à la revente. Autrement dit, s'il s'agit d'un revendeur ou d'un entrepreneur agréé, la taxe locale de 2,75 p. 100 n'est pas perçue, par contre, si c'est un particulier qui achète pour utilisation directe, la taxe locale doit être payée. Cette interprétation des textes paraissant en contradiction avec leur esprit, il lui demande s'il lui paraît normal que l'exonération soit appliquée suivant la qualité de l'acheteur. Il lui précise qu'en ce qui concerne particulièrement les matériaux de construction ce sont principalement les petits acheteurs qui ne bénéficient pas de la détaxe. (*Question du 23 septembre 1961.*)

Réponse. — L'exonération, qui s'attache à certains produits importés ou fabriqués dans les départements d'outre-mer en vertu de l'article 301 (§ 6) du code général des impôts, ne vise que la seule taxe sur la valeur ajoutée et non la taxe locale qui demeure exigible selon les conditions de droit commun. Cette dernière taxe est due notamment, conformément aux dispositions de l'article 1573, 1°, du même code, sur les ventes de ces produits faites à des personnes n'ayant pas la qualité de revendeur. Il est fait remarquer, à cet égard, à l'honorable parlementaire que, la taxe locale étant en toute hypothèse exigible dans le régime de droit commun sur les ventes au détail et les produits en cause étant vendus à un prix dégrevé de l'incidence de la taxe sur la valeur ajoutée, les mesures particulières édictées dans les départements d'outre-mer doivent se traduire en définitive par un allégement sensible.

11847. — M. Richards expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que des dirigeants de sociétés anonymes font effectuer des travaux personnels par des ouvriers de leur entreprise. Il lui demande: 1° si la valeur représentée desdits travaux est passible des taxes subséquentes à la T. V. A. ou aux prestations de service, etc.; 2° si, au contraire, il est possible de pouvoir dire qu'il s'agit là de cadeaux faits à des tiers; 3° ou si ce n'est qu'une fourniture faite à soi-même; 4° quelles sont, éventuellement, les taxes qui devraient être articulées permettant l'assiette de l'impôt. (*Question du 30 septembre 1961.*)

Réponse. — Les dirigeants de société anonyme ayant une personnalité juridique distincte de celle de la société, les opérations effectuées pour leur compte par le personnel ouvrier de celle-ci sont soumises aux taxes sur le chiffre d'affaires dans les conditions de droit commun. L'administration ne pourrait se prononcer d'une façon précise sur la nature des taxes exigibles que si, par l'indication de la raison sociale et de l'adresse de la firme intéressée, elle était mise en mesure de faire procéder à une enquête sur les conditions exactes d'exécution des opérations envisagées.

12023. — M. Bellec expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que la loi du 20 septembre 1948 — dont les dispositions ont été reprises dans le code des pensions de retraite — a amélioré sensiblement la situation des veuves dont le mari avait acquis le droit à une pension d'ancienneté. Mais elle laisse à l'écart le cas, extrêmement fréquent dans les personnels militaires et notamment les personnels officiers, du mariage contracté après admission à la retraite proportionnelle. En effet, de nombreux militaires qui ont exercé leur activité outre-mer ou sur les bâtiments de la marine n'ont pu, en raison même des astreintes de leur métier, constituer un foyer. Ils ne peuvent le faire qu'après leur retour à la vie civile après quinze années de services. Or, ces unions durent souvent fort longtemps et lorsque le mari décède après dix, vingt ou trente ans de vie commune, ni la veuve, ni les orphelins ne peuvent prétendre à une pension. Il y a là une situation regrettable sur le plan social et peu équitable si on la compare à celle des veuves qui avaient épousé un retraité d'ancienneté et qui obtiennent ainsi la reversion de la pension après une union qui aura duré à peine six années. Il lui demande s'il a l'intention de mettre fin de façon urgente à cette situation qui frappe injustement une catégorie de citoyens modestes et méritants. (*Question du 5 octobre 1961.*)

Réponse. — Le droit à pension de veuve a toujours été traditionnellement subordonné à certaines conditions, relatives notamment à l'antériorité du mariage et à une durée minimum de l'union conjugale avant la cessation d'activité du fonctionnaire ou du militaire. Ce principe répond à des préoccupations juridiques (il est normal que la veuve participe pendant un certain temps aux charges imposées pour la constitution de la pension), morales et sociales (il s'oppose à ce qu'il puisse être tiré profit des mariages « in extremis »). Il est, en effet, normal que le droit à pension de revision soit en principe réservé aux veuves de fonctionnaires ou de militaires qui ont mené avec leur mari une longue existence commune. C'est dans cet esprit que l'article L. 55 du code des pensions civiles et militaires de retraite, précisant les modalités d'attribution de la pension de réversion, a fait une distinction entre pension proportionnelle et pension d'ancienneté et a apporté en faveur des catégories de veuves les plus dignes d'intérêt des assouplissements importants à la règle de l'antériorité du mariage: il reconnaît, en effet, un droit à pension de réversion aux veuves de fonctionnaires civils ou militaires retraités d'ancienneté dont le mariage ne satisfait pas à la condition normale d'antériorité mais a duré au moins six ans; cette durée est réduite à trois ans dans le cas où des enfants sont issus du mariage. La mesure préconisée par l'honorable parlementaire, qui aboutirait à supprimer la distinction faite par la législation actuellement en vigueur entre pension proportionnelle et pension d'ancienneté, ne peut être envisagée que dans le cadre d'une réforme générale du régime de retraite des fonctionnaires et militaires. Cette distinction, en effet, ne concerne pas seulement le problème particulier des pensions de réversion, mais constitue l'un des principes de base de la législation actuelle. Ce n'est donc que dans la mesure où il serait décidé de procéder à une telle réforme qu'il serait possible d'envisager d'apporter certaines modifications aux règles applicables en matière de réversion des droits à pension. Il est toutefois précisé que les veuves et orphelins de fonctionnaires ou de militaires titulaires d'une pension proportionnelle ou d'ancienneté ont la faculté, même s'ils ne peuvent prétendre à une pension de réversion, de postuler l'attribution d'une part de redevance sur un débit de tabacs. Cet avantage peut leur être accordé dans la mesure où leurs ressources sont jugées insuffisantes par les commissions de classement chargées de statuer sur les demandes présentées. Ainsi se trouvent tempérés les inconvénients des situations signalées par l'honorable parlementaire.

INDUSTRIE

11917. — M. Palmero expose à M. le ministre de l'industrie que la loi de nationalisation du 8 avril 1946 a expressément stipulé que la gestion du service public de la distribution de l'énergie électrique serait assurée sous l'autorité effective des collectivités locales concédantes. En vertu de l'article 2 de cette loi, l'Electricité de France n'est chargée qu'à titre provisoire de la distribution publique de l'énergie électrique en attendant la mise en place des établissements publics régionaux de la distribution prévue par l'article 37 de la même loi de nationalisation. Cet article précise qu'un règlement d'administration publique établirait les nouveaux cahiers des charges et dans un délai de six mois à partir de sa publication, l'autorité concédante, c'est-à-dire les collectivités locales ou l'établissement public concessionnaire pourrait alors demander la revision des cahiers des charges en vigueur. Or, si le décret du 22 novembre 1960 tient lieu de règlement d'administration publique, les établissements publics concessionnaires restent à créer. Il lui demande si la loi de nationalisation recevra bientôt sa pleine application et dans cette attente, quelle attitude les collectivités locales doivent prendre à l'égard des demandes de revision des cahiers des charges. (*Question du 3 octobre 1961.*)

Réponse. — Electricité de France assure actuellement, en effet, à titre provisoire, en application de l'article 2 de la loi du 8 avril 1946, la distribution publique de l'énergie électrique. Conformément à l'article 37 du même texte, un règlement d'administration publique du 22 novembre 1960 a approuvé le nouveau cahier des charges type de distribution publique d'électricité, et la revision des concessions en vigueur a été sollicitée dans le délai de six mois fixé par la loi. La procédure de revision doit être poursuivie entre les collectivités locales et le service national. Il n'est pas envisagé à l'heure actuelle de mettre en place les établissements publics régionaux.

12040. — M. Ulrich rappelle à M. le ministre de l'industrie les raisons qui ont provoqué la grève du 27 septembre 1961 unanimement suivie par l'ensemble de la profession minière. Il lui demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour accorder aux mineurs, dans des conditions de discussion dignes de ces travailleurs et non pas par des décisions unilatérales, une revalorisation substantielle de leur niveau de vie, la proposition actuelle du Gouvernement de majorer les salaires de 0,6 p. 100 ne pouvant évidemment pas être considérée comme acceptable. (*Question du 6 octobre 1961.*)

Réponse. — Le statut du mineur prévoit que le Gouvernement fixe les salaires. Les Charbonnages de France ont soumis au Gouvernement, en ce qui concerne le personnel des Houillères de bassin, des propositions élaborées en accord avec certaines organisations syndicales. Le cas d'autres mines est en cours d'examen.

INFORMATION

11193. — M. Sablé rappelle à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de l'information qu'au cours de sa mission aux Antilles, au début de cette année, il a annoncé que les crédits nécessaires avaient été dégagés, les études techniques terminées et les emplacements choisis en vue d'installer la télévision dans le département de la Martinique avant le mois d'octobre prochain.

Il lui demande quel sort a été réservé à ce projet et pour quelles raisons il n'a reçu, à ce jour, aucun commencement d'exécution. (*Question du 19 juillet* 1961.)

Réponse. — A la suite du voyage aux Antilles effectué par mon prédécesseur une étude approfondie de la mise en place d'une chaîne de télévision dans les départements de la Guadeloupe et de la Martinique fut entreprise par la radiodiffusion-télévision française. Le Gouvernement, au cours d'un récent conseil interministériel, a décidé la mise en œuvre de cette chaîne de télévision. Des études sont en cours entre les départements ministériels intéressés pour trouver les modalités selon lesquelles pourront être dégagés les crédits de paiement nécessités par cette opération. Une autorisation de programme sera sollicitée, celle ouverte par la loi-programme des départements d'outre-mer pour le développement de la radiodiffusion et de la télévision pour un montant de 2.250.000 nouveaux francs ayant été utilisée à concurrence de 1.800.000 nouveaux francs pour les seuls travaux propres à la radidiffusion.

11674. — M. Diligent rappelle à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'information,** que l'application des dispositions de l'article 56 du décret n° 60-1176 du 7 novembre 1960 portant statut des journalistes de la radiodiffusion-télévision française et de l'article 5 de l'ordonnance n° 59-273 du 4 février 1959 devaient entraîner la rétroactivité des augmentations accordées aux journalistes de la radiodiffusion-télévision française à l'occasion de leur nouveau contrat. Il lui signale que la plupart des journalistes contractuels ont passé contrat avec la direction générale dans les conditions prévues par l'article 25 du décret du 7 novembre 1960 et que le texte desdits contrats comporte une clause confirmant le principe de cette rétroactivité ; que d'ailleurs, à l'occasion de la signature du contrat, un acompte à valoir sur le rappel a été versé à chaque journaliste ; que le précédent ministre de l'information avait donné l'assurance que ce rappel serait versé intégralement, compte tenu des piges et travaux supplémentaires. Il lui demande les raisons pour lesquelles l'intégralité de ces rappels n'a pas encore été versée à ce jour aux intéressés. (*Question du 13 septembre* 1961.)

Réponse. — Le reclassement des personnels exerçant à la radiodiffusion-télévision française des fonctions journalistiques a été fait en application des dispositions de l'article 56 du décret n° 60-1176 du 7 novembre 1960 portant statut des journalistes. L'article 56 prévoyait, d'une part, en son alinéa 1ᵉʳ, l'intégration d'office des journalistes contractuels en fonctions à la date du 1ᵉʳ janvier 1960, ainsi que des « pigistes permanents » — c'est-à-dire des journalistes qui, rémunérés « à la pige » et en nombre strictement limité, bénéficiaient de certaines des dispositions du statut antérieur des journalistes de la radiodiffusion-télévision française — d'autre part, en son alinéa 2, la possibilité d'intégration de certains pigistes occasionnels en fonctions à la date du 1ᵉʳ janvier 1960 « lorsque la régularité de leur collaboration justifiera cette intégration ». Bien que les dispositions contenues à l'article 56 du décret n° 60-1176 du 7 novembre 1960 portant statut des journalistes permanents de l'établissement n'impliquent pas *stricto sensu* la rétroactivité à la date du 1ᵉʳ janvier 1960 des augmentations accordées aux journalistes de la radiodiffusion-télévision française à l'occasion de leur nouveau contrat, cette date du 1ᵉʳ janvier 1960, qui n'est citée à l'article 56 du décret visé ci-dessus que comme une date d'appréciation de la situation des journalistes, a, dans un souci d'équité, été adoptée comme date d'effet des contrats passés avec ceux-ci. Pour que les contrats puissent s'appliquer pécuniairement à cette date, il convient toutefois que les intéressés aient rempli à cette époque les conditions prévues par l'article 1ᵉʳ du décret du 7 novembre 1960 précisant que le statut s'applique aux journalistes professionnels employés par la radiodiffusion-télévision française en qualité de collaborateurs « à temps complet ». S'il n'y a pas de problème pour les journalistes intégrés en application de l'alinéa 1ᵉʳ de l'article 56, certains journalistes pigistes intégrés en application de l'alinéa 2 peuvent ne pas remplir cette condition de travail à temps complet. Une étude est actuellement en cours, tendant à déterminer le montant des rappels dus à cette catégorie de pigistes proportionnellement au travail effectivement fourni. D'autre part, il convenait, pour faire procéder aux versements des rappels dus aux journalistes reclassés, de déterminer s'il y avait lieu ou non de tenir compte des indemnités perçues antérieurement par les journalistes au titre des travaux supplémentaires. Une réponse venant d'être apportée à cette question, les rappels de salaire seront versés incessamment aux intéressés.

11921. — M. Poutier expose à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'information,** que, d'après les renseignements donnés par les services de redevances de la radiotélévision nationale, les acheteurs de postes de radio qui possèdent déjà un téléviseur et sont obligés de le remplacer par suite de l'usure du matériel se trouveraient astreints à régler la redevance de 85 nouveaux francs perçue par le constructeur au moment de l'achat du poste et, en outre, resteraient assujettis à la redevance de 85 nouveaux francs parce qu'ils avaient déjà un téléviseur. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il y aurait là une injustice par rapport aux acheteurs qui, n'ayant pas de poste, se voient défrayer de la taxe parce qu'ils l'ont acquittée à l'achat. (*Question du 3 octobre* 1961.)

Réponse. — Depuis l'institution du compte unique, chaque auditeur ou téléspectateur n'est plus titulaire que d'un seul compte et n'acquitte plus qu'une seule redevance annuelle pour droit d'usage, qu'il dispose d'un ou de plusieurs récepteurs. Dans ces conditions, il n'est pas possible de distinguer, lorsqu'un usager fait la déclaration d'un achat de récepteur, s'il s'agit d'un appareil supplémentaire ou d'un poste de remplacement. Pour posséder ce renseignement, la radiodiffusion-télévision française devrait interroger, sans aucun moyen de contrôle efficace, près de quatorze millions d'usagers. Elle devrait leur demander de préciser le nombre et la nature, la marque, le type et le numéro de chaque appareil détenu et suivre toutes les modifications intervenant dans la composition de l'équipement de chaque foyer afin d'être en mesure de savoir, lors de l'achat d'un récepteur neuf, s'il s'agit d'un remplacement ou d'un équipement supplémentaire. Il est matériellement impossible de procéder à semblable alourdissement des sujétions imposées aux redevables et des tâches incombant au service chargé du recouvrement de la redevance.

11983. — M. Rombeaut rappelle à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'information,** qu'en application de l'article 12 du décret n° 60-1469 du 29 décembre 1960 il n'est perçu qu'une seule redevance annuelle pour l'usage de tous les appareils récepteurs de radiodiffusion de première catégorie détenus dans un même foyer, quel que soit le lieu d'utilisation, à la condition que le foyer ne soit composé que du chef de famille, de son conjoint et des enfants à charge et que, en outre, une seule redevance annuelle de première catégorie télévision couvre l'usage de tous les postes récepteurs de radiodiffusion et de télévision de première catégorie détenus et utilisés dans les mêmes conditions ; il lui expose que certains services régionaux des redevances, interprétant de manière stricte les termes dudit article 12, considèrent que la condition posée par cet article en ce qui concerne la composition du foyer n'est pas remplie lorsque le chef de famille a accueilli dans son foyer une mère ou un père à sa charge et que, par conséquent, si ce chef de famille détient un récepteur de télévision et un récepteur de radiodiffusion, les deux comptes, télévision et radiodiffusion, doivent subsister et une redevance est due pour chaque appareil ; il lui fait observer qu'une telle interprétation du texte du décret a pour conséquence de pénaliser les chefs de famille qui accueillent à leur foyer leurs parents âgés et lui demande s'il n'a pas l'intention soit d'apporter au texte du décret les modifications nécessaires, soit de donner aux services régionaux des redevances toutes instructions utiles, afin qu'en aucune manière la présence de parents âgés au foyer du chef de famille ne puisse l'empêcher de bénéficier des dispositions de l'article 12 du décret susvisé. (*Question du 4 octobre* 1961.)

Réponse. — Les termes de l'article 12 du décret n° 60-1469 du 29 décembre 1960 ne prêtent guère à interprétation : il est incontestable, si l'on s'en tient strictement à ce texte, que toutes les fois où vivent dans un même foyer des personnes autres que le chef de famille, le conjoint et les enfants à charge, les services régionaux des redevances sont parfaitement en droit de refuser le bénéfice de l'unicité de taxe. Malgré cela et contrairement aux craintes exprimées par l'honorable parlementaire, ces services savent à l'occasion tempérer la rigueur des dispositions incriminées. C'est ainsi que toutes les fois où les parents d'un chef de famille chez lequel ils viennent vivre peuvent prétendre à une exonération de la redevance de radio ou de télévision de par leur âge, la modicité de leurs ressources ou leurs infirmités — c'est-à-dire dans tous les cas les plus dignes d'intérêt — le bénéfice des dispositions de l'article 12 du décret susvisé est maintenu.

12012. — M. Nungesser rappelle à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de l'information** que son prédécesseur, en application des dispositions de l'ordonnance du 4 février 1959 portant statut de la radiodiffusion-télévision française et des dispositions du décret du 7 novembre 1960 portant statut des journalistes de la radiodiffusion-télévision française, avait pris auprès des intéressés l'engagement que la signature par ceux-ci de leur nouveau contrat impliquerait la rétroactivité des augmentations en résultant, compte non tenu des indemnités pour travaux supplémentaires. Cette promesse se justifiait non seulement par la lettre et l'esprit des textes susvisés mais aussi par le fait que, pour de multiples et évidentes raisons, une source d'injustices innombrables résulterait de l'incorporation des indemnités pour travaux supplémentaires dans le calcul de ces augmentations rétroactives. Le montant total des crédits nécessaires étant par ailleurs très faible relativement au budget général de la radiodiffusion-télévision française, le retard apporté au règlement de ces rappels ne semble pas pouvoir être justifié par des difficultés d'ordre financier. De plus, s'agissant d'un compte de liquidation du passé, il ne peut constituer un quelconque précédent de nature à inquéter l'administration des finances. Il lui demande s'il compte inviter la direction générale de la radiodiffusion-télévision française à régler d'urgence les rappels promis et de permettre ainsi à ces collaborateurs de la radiodiffusion-télévision française de participer dans les conditions de confiance indispensables à l'évolution et à l'essor nouveaux espérés de la radiodiffusion-télévision française. (*Question du 5 octobre* 1961.)

Réponse. — Le reclassement des personnels exerçant à la radiodiffusion-télévision française des fonctions journalistiques a été fait en application des dispositions de l'article 56 du décret n° 60-1176 du 7 novembre 1960 portant statut des journalistes. L'article 56 prévoyait d'une part, en son alinéa 1ᵉʳ, l'intégration d'office des journalistes contractuels en fonctions à la date du 1ᵉʳ janvier 1960, ainsi que des « pigistes permanents » — c'est-à-dire des journalistes qui, rémunérés « à la pige » et en nombre strictement limité, bénéficiaient de certaines des dispositions du statut antérieur des

journalistes de la radiodiffusion-télévision française — d'autre part, en son deuxième alinéa, la possibilité d'intégration de certains pigistes occasionnels en fonctions à la date du 1ᵉʳ janvier 1960 « lorsque la régularité de leur collaboration justifiera cette intégration ». Bien que les dispositions contenues à l'article 56 du décret n° 60-1176 du 7 novembre 1960 portant statut des journalistes permanents de l'établissement n'impliquent pas *stricto sensu* la rétroactivité à la date du 1ᵉʳ janvier 1960 des augmentations accordées aux journalistes de la radiodiffusion-télévision française à l'occasion de leur nouveau statut, cette date du 1ᵉʳ janvier 1960, qui n'est citée à l'article 56 du décret susvisé que comme une date d'appréciation de la situation des journalistes, a, dans un souci d'équité, été adoptée comme date d'effet des contrats passés avec ceux-ci. Pour que les contrats puissent s'appliquer pécuniairement à cette date, il convient toutefois que les intéressés aient rempli à cette époque les conditions prévues par l'article 1ᵉʳ du décret du 7 novembre 1960 précisant que le statut s'applique aux journalistes professionnels employés par la radiodiffusion-télévision française, en qualité de collaborateurs « à temps complet ». S'il n'y a pas de problème pour les journalistes intégrés en application de l'alinéa 1ᵉʳ de l'article 56, certains journalistes pigistes intégrés en application de l'alinéa 2 peuvent ne pas remplir cette condition de travail à temps complet. Une étude est actuellement en cours, tendant à déterminer le montant des rappels dus à cette catégorie de pigistes proportionnellement au travail effectivement fourni. D'autre part, il convenait, pour faire procéder aux versements des rappels dus aux journalistes reclassés, de déterminer s'il y avait lieu ou non de tenir compte des indemnités perçues antérieurement par les journalistes au titre des travaux supplémentaires. Une réponse venant d'être apportée à cette question, les rappels de salaire seront versés incessamment aux intéressés.

12073. — M. Nilès expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'information : 1° que la réponse standard qu'il a faite au *Journal officiel* du 6 septembre 1961 aux nombreuses questions écrites concernant les nouvelles modalités de recouvrement de la redevance pour droit d'usage des appareils récepteurs de radiodiffusion et de télévision, nie l'évidence : *a*) les commerçants revendeurs sont contraints, lors de la livraison, de rembourser aux constructeurs et importateurs le montant d'une redevance qu'ils ne pourront récupérer qu'au moment de la vente à un client, c'est-à-dire plusieurs mois plus tard ; *b*) qu'à moins de laisser vides leurs magasins et de perdre ainsi leur clientèle, les commerçants revendeurs sont dans l'obligation d'avoir constamment un stock d'appareils récepteurs neufs de radiodiffusion ou de télévision et que, de ce fait, les nouvelles modalités de recouvrement de la redevance se traduisent pour eux, et de façon incontestable, par une immobilisation de capitaux ; 2° qu'en fait, le décret du 29 décembre 1960 modifié par le décret du 10 juillet 1961, tend à placer les commerçants revendeurs sous la dépendance étroite des entreprises de construction d'appareils récepteurs fortement concentrés et constitue l'amorce d'une forme « intégrée » du commerce des appareils de radiodiffusion et de télévision ; 3° que, pour ces raisons, les commerçants revendeurs indépendants, fort mécontents, ont décidé « la grève totale des obligations R. T. F. ». Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour abroger les articles 4 et 5 des textes réglementaires précités. (*Question du* 10 *octobre* 1961.)

Réponse. — Pour tenir compte des craintes manifestées par les représentants de l'industrie et du commerce radioélectriques les modalités du recouvrement de la redevance à l'achat font l'objet d'une étude dans le sens souhaité par l'honorable parlementaire.

12145. — M. Tony Larue expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de l'information, que, malgré les protestations de tous les intéressés, à la suite du décret du 29 décembre 1960, modifiant le système de recouvrement de la taxe radiophonique, il a pris, le 11 juillet dernier, un nouveau décret fixant les mesures d'application de ce nouveau régime ; que l'obligation du paiement anticipé de la taxe, d'abord par les fabricants, puis par les commerçants, enfin au moment de l'achat par les consommateurs, fait supporter à toutes ces catégories un surcroît de charges qui n'est nullement justifié par la simplification des formalités de recouvrement. Il lui demande si, devant les difficultés suscitées par ce nouveau mode de perception de la taxe, il a l'intention de maintenir la nouvelle réglementation ou, au contraire, répondant à l'attente des intéressés, de revenir à la législation antérieure. (*Question du* 13 *octobre* 1961.)

Réponse. — Pour tenir compte des craintes manifestées par les représentants de l'industrie et du commerce radioélectriques, les modalités du recouvrement de la redevance à l'achat font l'objet d'une étude dans le sens souhaité par l'honorable parlementaire.

INTERIEUR

11754. — M. Bernasconi expose à M. le ministre de l'intérieur que l'expérience qu'il vient de faire sur l'habillement en toile blanche des gardiens de la paix aux carrefours et voies touristiques de la capitale lui paraît concluante. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour généraliser cette mesure l'année prochaine. (*Question du* 23 *septembre* 1960.)

Réponse. — L'expérience mentionnée par l'honorable parlementaire ayant donné des résultats satisfaisants, la préfecture de police envisage non seulement de la poursuivre en 1962 mais de l'étendre à tous les gardiens de la paix des compagnies de circulation et des compagnies de motocyclistes. Une étude sera par la suite entreprise sur la possibilité et l'opportunité de doter de tenues blanches les gardiens de la paix appartenant à d'autres formations et qui prennent leur service dans des quartiers moins « touristiques » et à des heures moins propices au port d'un uniforme blanc et léger.

11873. — M. Paquet expose à M. le ministre de l'intérieur que les conditions d'avancement de grade dans une ville de 13.000 habitants ont fait l'objet d'une délibération le 27 juillet 1959, confirmée par une autre délibération en date du 27 octobre 1960. La création du poste de secrétaire adjoint a été décidée avec les réserves suivantes : ce poste serait pourvu à la cessation d'activité de l'actuel titulaire du grade de chef de bureau qualification appelée à disparaître en même temps que l'intéressé. Si l'on admet que des raisons d'ordre administratif et majeur nécessitent la création du grade de secrétaire général adjoint, il lui demande s'il n'y a pas lieu de juger comme sanction déguisée contre le chef de bureau le fait de l'évincer à vie du grade de secrétaire général adjoint et des prérogatives qui y sont attachées sachant que, celui-ci : 1° est titulaire du brevet de secrétaire général de mairie du 21 juin 1941 ; 2° a rempli pendant dix ans les fonctions de secrétaire général d'une station climatique, touristique et de sports d'hiver de moins de 10.000 habitants ; 3° est âgé de moins de cinquante ans, ce qui laisse prévoir quinze ans avant la retraite. Si ces délibérations recevaient l'approbation préfectorale, cette autorité n'aurait-elle pas ainsi entériné une sanction déguisée et créé un précédent grave, négation même des commissions paritaires. (*Question du* 30 *septembre* 1961.)

Réponse. — Une réponse valable ne saurait être donnée à la question posée en l'absence de renseignements précis sur l'organisation des services municipaux de la collectivité intéressée, sur la composition des effectifs et sur les motifs qui ont conduit le conseil municipal à apporter une modification au tableau des emplois permanents. Ce sont là, en effet, des éléments indispensables à une appréciation exacte de la mesure contestée et sur lesquels ne manquerait pas de baser sa décision le juge administratif appelé à se prononcer sur l'éviction de certains agents du poste de secrétaire général adjoint. Mais il est possible d'indiquer, d'ores et déjà, que la réglementation actuellement en vigueur ne prévoit un tel emploi que dans les communes dont la population est supérieure à 20.000 habitants. Sa création dans une commune de 13.000 habitants ne saurait, dès lors, être acceptée par l'autorité de tutelle qu'à titre exceptionnel et pour des raisons impérieuses de service.

11877. — M. Frédéric-Dupont attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la suppression du grade de brigadier-chef, suppression qui n'a jamais été justifiée par les autorités de tutelle et qui a toujours été regrettée par les autorités locales. Il lui rappelle que cette suppression, par son injustice et par ses incidences sur la situation des brigadiers, jette un trouble incontestable dans l'esprit du personnel intéressé. Il lui demande quand il pense pouvoir rétablir le grade de brigadier-chef avec ses indices, conformément d'ailleurs aux promesses qui ont été faites par ses prédécesseurs. (*Question du* 30 *septembre* 1961.)

Réponse. — La suppression du grade de brigadier-chef a résulté de l'arbitrage rendu par M. le Premier ministre le 17 mars 1959, dans le cadre du reclassement des personnels actifs de la police. Les inconvénients qui résultent, sur le plan fonctionnel, de cette suppression étant apparus à l'expérience, tant à la sûreté nationale qu'à la préfecture de police, le ministère de l'intérieur a effectivement envisagé le rétablissement du grade ainsi supprimé. De nombreuses démarches en ce sens ont déjà été effectuées auprès du ministère des finances qui n'y a pas réservé de suite favorable. Il entre dans les intentions du département de l'intérieur de poursuivre ces pourparlers afin d'obtenir satisfaction sur la question soulevée par l'honorable parlementaire.

11948. — M. Carter expose à M. le ministre de l'intérieur qu'il n'est pas rare que l'intervention courageuse de témoins fasse échouer des agressions ou, à défaut, facilitent par la suite l'arrestation des coupables. Malgré l'intérêt qui s'attache à la relation de tels faits, notamment pour la presse, il serait souhaitable, dans la plupart des cas, que l'identité de ces témoins ne soit pas divulguée afin de les soustraire à d'éventuelles représailles. Il lui demande si cette situation a retenu son attention et s'il n'estime pas à tout le moins opportun de donner des instructions précises aux services de police pour que la plus grande discrétion soit observée, toutes les fois où il apparaîtra que les circonstances la commandent, sur l'état civil des personnes qui n'ont pas hésité, souvent au péril de leur vie, à s'opposer à des entreprises criminelles. (*Question du* 3 *octobre* 1961.)

Réponse. — L'article 11 du code de procédure pénale rappelle le principe du secret de l'enquête et de l'instruction ; il dispose de toute personne qui concourt à la procédure au cours de l'enquête et de l'instruction (c'est le cas des fonctionnaires de police) est tenue au secret professionnel dans les conditions et sous les peines de l'article 378 du code pénal. Des consignes très strictes ont été diffusées dans tous les services de police dès la publication du

nouveau code de procédure pénale, afin que les officiers de police judiciaire s'en remettent toujours, dans leurs relations avec la presse, à la décision du procureur de la République ou du juge d'instruction. Les « conférences de presse » sont absolument proscrites et les enquêteurs sont invités à s'abstenir de toute divulgation notamment en ce qui concerne l'identité des témoins. Rien n'interdit, par contre, au journaliste d'effectuer lui-même son enquête et d'en publier les résultats ; des noms de témoins peuvent alors apparaître dans des articles de presse sans qu'un fonctionnaire de police ait commis la moindre indiscrétion.

11959. — M. Frédéric-Dupont rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** que le décret du 11 août 1947 a institué la médaille d'honneur de la police destinée à récompenser des agents ayant accompli, en service, une action d'éclat au péril de leur vie et témoignant d'une haute conception du devoir ou de vingt années de services irréprochables. Il lui indique que cette médaille d'honneur, dont le taux n'a encore jamais été modifié depuis 1947, comporte un traitement viager non réversible d'un montant de 200 anciens francs par an. Il lui rappelle que plusieurs fois au cours du vote des budgets, il avait promis d'augmenter le montant de cette rente viagère et il lui demande s'il a l'intention, dans le prochain budget de 1962, de tenir cette promesse. (*Question du 3 octobre 1961.*)

Réponse. — La revalorisation de l'allocation afférente à la médaille d'honneur de la police, en particulier lorsqu'il s'agit de fonctionnaires ayant accompli, en service, une action d'éclat au péril de leur vie, est un objectif que s'est assigné depuis plusieurs années le ministère de l'intérieur. Seuls des impératifs d'ordre budgétaire n'ont pas permis jusqu'à présent au ministère des finances de donner son accord aux diverses propositions qui lui ont été faites tant pour la revalorisation de l'allocation annuelle que pour la réforme du système de paiement de celle-ci.

12126. — M. Lepidi rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** les nombreuses agressions parfois mortelles dont sont victimes les chauffeurs de taxis parisiens. Différentes propositions ont été faites pour assurer leur protection. Elles comportent toutes des aspects qui les rendent difficiles à appliquer ou qui leur laissent une efficacité amoindrie. Il semble en l'occurrence que la possibilité d'une représaille immédiate soit encore la meilleure façon d'imposer une crainte salutaire aux malfaiteurs et que, si les chauffeurs de taxis étaient armés — et que cela se sache — le nombre d'agressions tendrait à disparaître. Les chauffeurs de taxis parisiens font l'objet, avant de recevoir leur permis de circuler, d'une enquête approfondie d'honorabilité, de moralité et d'équilibre mental. Il n'y a d'ailleurs pas un seul exemple qu'un chauffeur de taxi ait assailli son client. Le fait qu'une arme à feu existe dans la voiture n'aurait en aucune manière à inquiéter les honnêtes gens. Quant aux malfaiteurs, ils pourraient être avisés des risques auxquels ils s'exposent par une plaque bien visible à l'intérieur de la voiture indiquant seulement : « le conducteur de ce véhicule est armé ». Une arme de chasse ou un 22 long rifle, dont la détention n'est pas soumise à autorisation préalable est difficile à manipuler. L'idéal serait un pistolet de calibre 7,65, constamment à portée de la main du conducteur. Pour éviter toute ombre d'inquiétude en ce qui concerne l'utilisation de cette arme, le permis de détention serait, non pas accordé au conducteur nominalement, mais attaché à la voiture elle-même, quelle que soit la personne qui la conduit. L'arme serait fixée au taxi par une chaîne et ne pourrait être retirée de la voiture. Il lui demande : 1° s'il compte que tous les taxis de Paris soient dotés d'une arme à feu dont la détention est soumise à autorisation préalable ; que cette arme soit fixée à la voiture de telle sorte que le chauffeur puisse l'atteindre d'une façon pratique et s'en servir éventuellement contre un agresseur, mais ne puisse la retirer de la voiture et qu'une plaque à l'intérieur des taxis indique d'une façon visible que le conducteur est en état de se défendre s'il est attaqué ; 2° si cette proposition ne peut être acceptée, quelles sont les objections qu'elle soulève. (*Question du 12 octobre 1961.*)

Réponse. — Les suggestions de l'intervenant ne semblent pas modifier les données du problème de l'armement des chauffeurs de taxis qui a déjà été examiné à de nombreuses reprises. Il y a lieu d'observer tout d'abord que l'honorabilité des intéressés n'a jamais été mise en doute et n'est, par conséquent, en aucune façon à l'origine du refus que les pouvoirs publics ont, jusqu'à présent, opposé à leurs demandes d'autorisation de port d'arme. S'agissant en effet d'un port et non d'une simple détention d'arme, ce refus n'est fondé que sur la réglementation très restrictive actuellement en vigueur qui limite le droit au port d'arme à des catégories bien définies de personnes. La modification de cette réglementation au profit des chauffeurs de taxis n'apparaît pas souhaitable, quelles qu'en puissent être les modalités. En premier lieu, le précédent ainsi créé ne manquerait pas d'être valablement invoqué par d'autres catégories de citoyens également exposés, en raison de leur profession ou de leurs activités, à des risques d'agression. La réglementation actuelle perdrait alors le caractère essentiellement restrictif qu'elle doit précisément conserver. En deuxième lieu, le fait pour un chauffeur de taxi de disposer d'un pistolet à portée de la main comporterait plus d'inconvénients que d'avantages, et n'apporterait au conducteur lui-même qu'une garantie illusoire, l'effet de surprise empêchant presque toujours la victime, dont l'attention est retenue par la conduite de son véhicule, de se servir utilement de son arme, ainsi que l'expérience l'a maintes fois prouvé. Faire connaître au public que le chauffeur est armé par l'apposition d'une plaque dans la voiture ne pourrait par ailleurs que mettre l'agresseur éventuel sur ses gardes et l'inciter à prendre plus de précautions sans pour autant le décourager. Il pourrait même y trouver un motif supplémentaire d'attaquer le conducteur afin de se procurer une arme à bon compte, à défaut d'une somme d'argent et le fait que cette arme serait fixée par une chaîne ou par tout autre moyen au véhicule ne saurait constituer un obstacle sérieux à son entreprise. Pour ces diverses raisons, il n'est pas envisagé d'étendre aux chauffeurs de taxis le droit au port d'une arme de défense. Le ministère de l'intérieur n'en est pas moins préoccupé d'assurer la sécurité de cette corporation et des mesures ont déjà été prises qui, si elles étaient utilisées, aboutiraient à une diminution sensible des agressions. C'est ainsi que le préfet de police a rappelé aux chauffeurs de taxis ayant à effectuer la nuit une course en banlieue qu'ils pouvaient s'adresser aux gardiens de la paix de service, soit dans les postes de police, soit sur la voie publique pour faire relever l'identité de leurs clients. Les chauffeurs ont, d'autre part, été informés qu'ils pouvaient déposer dans un poste de police l'argent et les objets de valeur leur appartenant. Enfin, aux termes de deux arrêtés pris par le préfet de police en 1953, les conducteurs peuvent être autorisés à munir leur voiture soit d'un appareil sonore d'alerte, soit d'une cloison de verre destinée à les isoler de leurs clients.

JUSTICE

11880. — M. Gabelle expose à **M. le ministre de la justice** que l'hebdomadaire *Noir et Blanc*, n° 860, du 25 août 1961, a illustré un article consacré à l'affaire Novack-Genilloud par la photographie d'une page complète du registre des naissances de la mairie d'Ollioules ; que, cependant, l'instruction générale relative à l'état civil précise, à l'alinéa 62, que la consultation directe par des personnes autres que des agents de l'Etat habilités à cet effet est absolument interdite et que la publicité des actes de naissance n'est assurée en conséquence que par la délivrance d'expéditions ou d'extraits ; que (alinéa 172 de l'instruction générale), en application de l'article 57, alinéa 4, du code civil, les copies des actes de naissance ne peuvent être délivrées qu'au procureur de la République, à l'enfant, à ses ascendants et descendants, à son conjoint, à son tuteur ou à son représentant légal, ainsi qu'aux personnes munies d'une autorisation du juge d'instance du lieu où l'acte a été reçu ou, en cas de refus du juge d'instance, d'une autorisation du tribunal de grande instance donnée par ordonnance de référé ; que les officiers d'état civil sont invités à respecter rigoureusement les prescriptions susvisées et que, de leur côté, les tribunaux d'instance ne doivent délivrer leur autorisation qu'avec beaucoup de circonspection et seulement dans l'hypothèse où la personne qui sollicite la délivrance d'une copie littérale justifie d'un intérêt légitime incontestable ; qu'il faut bien constater que ces précautions et ces rappels s'avèrent insuffisants et que, dans le cas de l'article cité ci-dessus, les règles rappelées dans l'instruction générale ont été transgressées par l'officier d'état civil ou son délégué ; étant donné les conséquences graves que peut entraîner par exemple la communication à des tiers ou à des maîtres chanteurs des mentions en marge de l'acte de naissance d'un enfant légitimé adoptivement ou adopté, il lui demande quels moyens il compte mettre en œuvre pour prévenir et sanctionner de nouveaux abus en cette matière. (*Question du 30 septembre 1961.*)

Réponse. — Une enquête a été ouverte sur le cas d'espèce signalé par l'honorable parlementaire. La méconnaissance des prescriptions légales, en matière de publicité des actes de l'état civil, rappelées avec insistance par l'instruction générale relative à l'état civil, constitue une faute susceptible de motiver une action en responsabilité. La chancellerie se propose, à l'occasion d'une réforme du titre deuxième du code civil actuellement à l'étude, de rendre applicables les sanctions prévues par l'article 50 dudit code au cas de violation, par un officier de l'état civil, des règles relatives à la publicité des actes de l'état civil.

11912. — M. Dolez demande à **M. le ministre de la justice** s'il ne serait pas possible d'accorder aux membres du personnel de surveillance pénitentiaire, anciens combattants, titulaires d'un titre de guerre (médaille militaire, Croix de guerre, Croix du combattant volontaire), les avantages suivants : 1° priorité pour les nominations de surveillants principaux, afin que les intéressés puissent bénéficier d'une nomination automatique après dix années de services au plus ; 2° priorité (et bonifications de cinq ans) pour l'attribution de la médaille pénitentiaire étant rappelé qu'à l'heure actuelle cette médaille n'est attribuée qu'après dix-huit années de services et que les titulaires d'un titre de guerre pourraient ainsi être décorés après treize ans de services. (*Question du 3 octobre 1961.*)

Réponse. — 1° Bien que dotés d'un statut spécial dérogeant sur certains points aux dispositions générales concernant les fonctionnaires de l'Etat, les agents des services extérieurs de l'administration pénitentiaire restent soumis en matière d'avancement aux règles fixées par l'ordonnance du 4 février 1959. Le décret du 12 décembre 1958 portant règlement d'administration publique relatif au statut spécial des fonctionnaires des services extérieurs de l'administration pénitentiaire précise, en son article 10, que la promotion des surveillants au grade de surveillant principal a lieu au choix, après inscription au tableau d'avancement, et parmi les surveillants ayant atteint le 4e échelon de leur grade. Ces dispositions ne laissent aucune place à une quelconque priorité pour l'avancement en faveur d'une catégorie déterminée d'agents. Toutefois, la législation sur l'amélioration de la situation des anciens combattants est appliquée aux personnels pénitentiaires comme aux

autres fonctionnaires et, grâce aux bonifications d'ancienneté qu'ils obtiennent ainsi pour services militaires ou faits de guerre, les surveillants anciens combattants peuvent atteindre plus rapidement que leurs collègues qui n'ont pas cette qualité l'échelon à partir duquel ils ont vocation à obtenir leur inscription au tableau d'avancement. Par ailleurs, les titres militaires constituent, dans la pratique, un élément d'appréciation déterminant lorsque le choix doit s'opérer entre deux surveillants de valeur et d'ancienneté équivalentes. 2° Créée par un décret du 6 juillet 1896, la médaille pénitentiaire, qui a fait l'objet en dernier lieu d'un nouveau décret du 7 juin 1956, n'est pas attribuée de façon systématique à tous les agents de l'administration pénitentiaire ayant atteint une certaine ancienneté en service. Hormis les cas où elle est conférée par décret à des personnalités étrangères à l'administration pénitentiaire qui se sont acquis des titres à son attribution, cette distinction est décernée, après avis du comité de la médaille, à des agents qui se sont particulièrement signalés par au moins dix-huit ans de bons et loyaux services dans les établissements pénitentiaires ou par des actes de courage et de dévouement accomplis dans l'exercice de leurs fonctions. Cette médaille est ainsi appelée à récompenser des mérites spécifiquement pénitentiaires et il n'apparaît pas possible, dans ces conditions, de prévoir une priorité ou des bonifications en faveur des fonctionnaires anciens combattants dont les titres militaires sont sanctionnés par d'autres distinctions.

11990. — M. Carter appelle l'attention de **M. le ministre de la justice** sur le discrédit que jette sur une institution aussi honorable que le mariage la fréquence des demandes en divorce quelques semaines seulement après la comparution des époux devant l'officier de l'état-civil, ainsi que l'exploitation publicitaire qu'on n'hésite pas à en faire dans un certain milieu. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il conviendrait, en vue de contraindre les intéressés à réfléchir sérieusement avant toute décision quant à leur union ou à leur désunion, d'instituer un délai dont la durée pourrait correspondre à ce qu'exige un minimum de décence et pendant lequel les demandes en divorce seraient irrecevables. (*Question du 4 octobre* 1961.)

Réponse. — Il avait été prévu, par la loi du 2 avril 1941, qu'aucune demande en divorce ne serait reçue pendant un délai de trois ans à dater du jour de la célébration du mariage. Mais cette loi a été annulée par l'ordonnance du 12 avril 1945. Il est, en effet, apparu que la dissolution immédiate de l'union conjugale pouvait être justifiée par certains faits particulièrement graves, tels que la condamnation à une peine criminelle, le refus de consommer le mariage, la révélation de mœurs contre nature ou la dissimulation frauduleuse de certains faits lors de la célébration du mariage.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

11339 et 11379. — M. Palmero expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** que depuis de nombreuses années l'activité croissante des services hospitaliers a entraîné l'augmentation du nombre des internes nécessaires à leur bon fonctionnement. Les règlements en vigueur plus spécialement établis pour les centres hospitaliers de moindre importance ne permettent pas de recruter le nombre nécessaire de ces collaborateurs. En effet, les obligations universitaires qui sont imposées aux étudiants en médecine pour terminer leurs études et pour préparer les certificats de spécialités sont actuellement telles que les candidats aux concours ouverts annuellement sont de moins en moins nombreux. Aussi, l'administration hospitalière est-elle obligée de compléter le recrutement conformément à l'article 225 du décret du 29 avril 1944: « Dans le cas où il n'a pu être pourvu à un poste d'interne d'un hôpital visé à l'article 221 ci-dessus par la voie régulière du concours, la commission administrative a la faculté de désigner, après avis conforme du directeur départemental de la santé, un étudiant en médecine ayant terminé sa scolarité pour remplir à titre temporaire, et pour une durée maximum d'un an, les fonctions d'interne ». Ces modalités se heurtent elles-mêmes dans la pratique, à des difficultés pour le recrutement de ces étudiants faisant fonction d'internes (soumis eux aussi, à des conditions de scolarité) qui n'offrent pas les garanties professionnelles que l'administration hospitalière est en droit d'exiger. Devant ces difficultés qui vont s'accroître du fait de la mise en application du règlement sur le certificat de chirurgie (arrêté du 25 avril 1961), il lui demande s'il envisage de compléter l'article 225 du décret du 29 avril 1954 de la façon suivante: « Toutefois, dans les villes désignées à l'article 221, alinéa 2, du décret du 29 avril 1954, citées dans les arrêtés des 13 novembre 1954 et 10 décembre 1954, dans tous les cas où il serait impossible de pourvoir à une vacance dans les conditions précitée, la commission administrative a la faculté de désigner un étudiant en médecine, choisi dans l'ordre de classement, parmi les étudiants ayant échoué au concours de l'internat mais inscrits sur une liste d'aptitude dressée par M. l'inspecteur divisionnaire de la santé sur la proposition du jury ». (*Question du 5 août* 1961.)

Réponse. — Les difficultés de recrutement, par concours, d'internes en médecine pour les hôpitaux de deuxième catégorie, sont connues du ministère de la santé publique depuis de nombreuses années. Ces difficultés proviennent de l'insuffisance quantitative des candidats valables, compte tenu du nombre des postes à pourvoir. Il s'ensuit que les jurys ne peuvent le plus souvent déclarer aptes aux fonctions d'internes qu'un nombre de candidats inférieur au nombre des postes mis au concours. Dans ces conditions, le recours à des candidats ayant échoué au concours pour remplir les fonctions d'internes et occuper, même à titre temporaire, les postes non pourvus à l'issue du concours ne présenterait pas les garanties nécessaires. Sous ce seul angle, le recours (prévu par l'article 225 du décret du 17 avril 1953 modifié) à des étudiants ayant terminé leur scolarité (c'est-à-dire, actuellement titulaires de six inscriptions annuelles validées) et pratiquement aptes à exercer la médecine est hautement préférable. La solution proposée par M. Palmero se heurterait, en outre, à la difficulté suivante: les candidats aux concours d'internat des hôpitaux de deuxième catégorie sont, généralement, en cours de cinquième année d'études. Or, aux termes du décret du 21 mars 1951 relatif aux études médicales (encore en vigueur pour les étudiants en médecine qui ont commencé leurs études avant le 1ᵉʳ octobre 1961), ne peuvent être dispensés des stages afférents aux cinquième et sixième années d'études, que les internes « nommés au concours ». Il s'ensuit que des candidats ayant échoué au concours d'internat et encore en cours d'études ne seraient pas dispensés des stages en cause, quand bien même ils seraient désignés pour remplir des fonctions d'internes. Pour ces divers motifs, il n'apparaît pas opportun au ministère de la santé publique de modifier la réglementation en vigueur.

11439. — M. Davoust expose à **M. le ministre de la santé publique et de la population** le cas d'un infirme travailleur qui a bénéficié jusqu'à présent de l'allocation principale d'aide sociale aux grands infirmes. Ce grand infirme, ayant commencé les démarches pour bénéficier de l'allocation compensatrice de travail, s'est vu répondre par les services d'aide sociale de sa préfecture que, s'il persistait dans sa demande de bénéfice de cette allocation de compensation de travail, sa modeste maison serait hypothéquée. Il lui demande: 1° si l'octroi de l'allocation compensatrice de travail peut entraîner l'hypothèque des biens du demandeur; 2° dans l'affirmative, si cette façon de procéder n'aboutit pas, en fait, à pénaliser les grands infirmes qui font un effort particulièrement méritoire pour ne plus être complètement à la charge de la société. (*Question du 19 août* 1961.)

Réponse. — Les questions posées par l'honorable parlementaire appellent les réponses suivantes: 1° l'allocation de compensation aux grands infirmes travailleurs est une prestation d'aide sociale destinée à encourager l'insertion économique et l'emploi des bénéficiaires. C'est pourquoi les dispositions générales des articles 146 et 148 du code de la famille et de l'aide sociale relatives aux recours exercés par les collectivités publiques contre les bénéficiaires d'aide sociale et aux hypothèques qui peuvent être prises sur leurs immeubles, sont également applicables aux bénéficiaires de l'allocation de compensation. Toutefois, les textes en vigueur n'indiquent pas que la prise d'une hypothèque est fonction de l'importance des allocations perçues. Elle est seulement subordonnée à la valeur des immeubles appartenant au bénéficiaire de l'aide sociale; 2° ainsi il serait erroné de considérer que l'octroi supplémentaire d'une allocation compensatrice de travail est une cause suffisante pour justifier une hypothèque, et par conséquent, les grands infirmes qui font un effort méritoire pour ne plus être complètement à la charge de la société ne sont pas pénalisés à cet égard. Dans le cas signalé, si l'intéressé est propriétaire d'immeubles d'une valeur suffisante pour qu'ils soient grevés d'une hypothèque, celle-ci peut être prise aussi bien s'il est seulement bénéficiaire d'une allocation principale que s'il perçoit également une allocation complémentaire de travail.

11881. — M. Cassagne demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** les raisons qui l'ont guidé dans sa rédaction de son arrêté du 9 juin, paru au *Journal officiel* du 13 juin 1961, fixant la rémunération complète des internes des hôpitaux de villes de facultés, à 8.000 nouveaux francs pour les internes parisiens, 4.000 nouveaux francs pour les internes de province et 6.000 nouveaux francs pour les externes en premier de Paris, alors que ces dispositions sont contraires à l'égalité du titre des différents internats des villes de facultés reconnue dans les concours sur titres et contraires à l'égalité du salaire de base mis à part l'abattement de zone. (*Question du 30 septembre* 1961.)

Réponse. — L'arrêté du 9 juin 1961 auquel se réfère l'honorable parlementaire est pris pour l'application de l'article 8 (2°) du décret n° 60-1377 du 21 décembre 1960 relatif à la fixation et à la perception des honoraires et indemnités afférents aux soins dispensés dans les hôpitaux publics autres que les hôpitaux ruraux aux malades hospitalisés et consultants externes, ainsi qu'aux conditions de rémunération des praticiens hospitaliers. Il convient de rappeler qu'en application de la réglementation antérieure au décret précité du 21 décembre 1960, les honoraires versés par les malades, ou à leur titre, étaient versés aux médecins des hôpitaux qui se les répartissaient librement. L'article 133 du décret du 17 avril 1943 permettait aux chefs de service de donner une part d'honoraires aux internes. Le décret du 21 décembre 1960 ayant profondément modifié le système antérieur ci-dessus rappelé et ayant notamment posé le principe (déduit de la jurisprudence du Conseil d'Etat) que les médecins sont rémunérés par l'hôpital et non par la libre disposition de la masse, le Gouvernement s'est engagé à accorder aux internes une indemnité complémentaire de leur traitement régulier versé par l'hôpital, indemnité correspondant à ce que les chefs de service leur donnaient habituellement sur leurs honoraires. Or, les chefs de service de l'assistance publique de Paris attribuaient aux internes et externes en premier des sommes importantes, alors que les sommes versées par les médecins des hôpitaux

de province étaient beaucoup plus modestes. En effet, le taux moyen des sommes allouées par les chefs de service des hôpitaux de province à leurs internes sur leurs honoraires ne s'est élevé en 1960 qu'à environ 2.000 à 2.500 nouveaux francs par an. Il s'ensuit qu'en accordant aux internes des hôpitaux de province une indemnité complémentaire de 4.000 nouveaux francs par an, le Gouvernement est allé au-delà de ses promesses et a notablement augmenté les revenus des internes des hôpitaux de province.

TRAVAIL

11550. — M. Palmero, comme suite à la réponse faite à la question écrite n° 10542 du 10 juin 1961, expose à **M. le ministre du travail** qu'il apparaît que les « comptes individuels » des anciens salariés immatriculés aux retraites ouvrières et paysannes et quelle que soit la caisse — mutualité, C. N. R. V. ou caisses patronales ou syndicales — ont été transmis à la caisse régionale d'assurance vieillesse des travailleurs salariés, dans la circonscription de laquelle se trouvait le siège de l'ancienne caisse des R. O. P. En la circonstance, pour les Alpes-Maritimes, il s'agit de la caisse régionale de Marseille qui doit obligatoirement détenir ces « comptes individuels ». D'autre part, si l'on admet : 1° que les commerçants ont le droit de détruire leur comptabilité après dix ans ; 2° que la sécurité sociale accepte comme preuve des attestations de camarades de travail et des certificats patronaux ; 3° que les caisses de cadres acceptent des attestations syndicales et des attestations délivrées par les mairies à l'appui de deux témoins ; 4° que l'administration des contributions directes peut ne plus pouvoir donner copies des déclarations fiscales des intéressés après un certain nombre d'années, il lui demande : *a*) en vertu de quels textes un ancien assuré R. O. P. doit conserver le bulletin de situation prévu par l'article 14 de la loi du 5 avril 1910 tandis qu'il y a déjà plus de trente années que ledit bulletin a pu être délivré et qu'il doit être permis à l'intéressé de l'avoir égaré, du fait de la guerre, et que la caisse régionale elle-même prétend ne pas retrouver trace des comptes individuels tenus, pourtant, sur des livres reliés et auxquels doivent être annexés des « répertoires » alphabétiques ou chronologiques ; *b*) si l'attestation patronale peut être rejetée comme preuve d'une affiliation aux R. O. P., sans pour autant indiquer les numéros d'affiliation et les montants des versements effectués. (*Question du* 6 *septembre* 1961.)

Réponse. — En matière d'assurance vieillesse, les prestations sont liquidées en contrepartie de cotisations ; la liquidation ne peut donc être effectuée que lorsque le montant des cotisations et la durée d'assujettissement sont connus. Sans doute, les anciens assurés des retraites ouvrières et paysannes n'étaient-ils pas tenus de conserver les bulletins de situation prévus à l'article 14 de la loi du 5 avril 1910. Toutefois, lorsqu'il n'est pas trouvé trace d'un compte ouvert à leur nom, et que les intéressés sont amenés à fournir la preuve qu'ils ont effectivement cotisé au régime de la loi du 5 avril 1910, lesdits buletins sont les seuls documents qui établissent la réalité du versement des cotisations, ainsi que le nom de l'organisme qui les a reçues. Une attestation patronale portant des indications de cette nature ne peut, à elle seule, avoir une force probante suffisante. Toutefois, la question soulevée par l'honorable parlementaire n'a pas échappé à l'attention du ministre du travail. Aussi celui-ci a-t-il demandé à ses services de procéder à une étude approfondie du problème afin que, le cas échéant, toutes modifications soient introduites dans la législation pour remédier aux difficultés signalées.

11889. — M. Richards expose à **M. le ministre du travail** que certains administrateurs de sociétés anonymes exercent, en fait, une fonction de direction sans pour autant percevoir de salaire en espèces si ces derniers peuvent l'être au moyen d'avantages en nature ou autres. Il lui demande comment ils doivent être, le cas échéant, déclarés à la sécurité sociale et dans quelles conditions. (*Question du* 30 *septembre* 1961.)

Réponse. — Aux termes de l'arrêté du 12 mars 1956 (*J. O.* du 20 mars), les cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales dues par les présidents directeurs et directeurs généraux de sociétés anonymes, visés à l'article L 242, 9°, du code de la sécurité sociale, doivent être calculées sur la base d'une rémunération forfaitaire correspondant au salaire limite fixé par l'article L 119 du code de la sécurité sociale. Mais ce texte, qui ne vise que les présidents directeurs généraux exerçant en droit leurs fonctions, ne saurait être appliqué aux administrateurs de sociétés anonymes exerçant des fonctions de direction de fait. Par contre, si les intéressés exercent de telles fonctions et reçoivent en contrepartie des avantages en nature ou autres, ils tombent sous le coup des dispositions de l'article 241 du code de la sécurité sociale, aux termes duquel sont affiliées obligatoirement aux assurances sociales, quel que soit leur âge et même si elles sont titulaires d'une pension, toutes les personnes salariées ou travaillant à quelque titre et en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs, et quels que soient le montant et la nature de leur rémunération, la forme, la nature ou la validité de leur contrat. Dans ce cas, les cotisations dues sont assises sur les avantages en nature alloués, évalués forfaitairement.

11895. — M. Frédéric-Dupont signale à **M. le ministre du travail** que les chômeurs voient diminuer leur indemnité de chômage après deux années d'inscription. Il lui signale que cette pénalité frappe les chômeurs involontaires, en particulier les femmes seules d'un certain âge qui ont les plus grandes difficultés à trouver du travail. Il lui demande s'il prévoit la suppression des dispositions qui créèent une situation aussi douloureuse pour les chômeurs âgés. (*Question du* 30 *septembre* 1961.)

Réponse. — Les dispositions de l'article 20 du décret du 12 mars 1951 fixant les conditions d'attribution des allocations de chômage précisent que : « Les chômeurs peuvent être secourus sans limitation de durée. Toutefois, les chômeurs secourus depuis plus de douze mois ne seront admis à percevoir que des allocations et majorations réduites de 10 p. 100, ce taux de réduction étant accru de 10 p. 100 par année de secours. Cependant, pour les chômeurs ayant dépassé l'âge de cinquante-cinq ans, ce taux de réduction ne poura excéder 30 p. 100 quelle que soit la durée d'indemnisation ». Le décret n° 57-503 du 16 avril 1957, par son article 5 a ajouté à l'article 20 du décret du 12 mars 1951 précité, les dispositions suivantes : « Toutefois, à titre exceptionnel et après avis du comité économique interministériel, l'abattement prévu à l'alinéa 1er poura être suspendu par arrêté du secrétaire d'Etat au travail et à la sécurité sociale lorsque, pour une profession et dans une région déterminée la situation de l'emploi ne permet pas d'arriver à un reclassement rapide de la main-d'œuvre dans ladite région ou dans une région voisine ». Il convient de noter que le comité économique interministériel, compte tenu du caractère exceptionnel de cette faculté de dérogation à la règle générale, n'a donné d'avis favorable à la suppression de l'abattement en cause que lorsque dans une région ou pour une profession déterminée, il existait depuis une longue durée un nombre important de travailleurs qualifiés en chômage et que les services de main-d'œuvre n'étaient pas en mesure d'offrir aux intéressés un emploi convenable. Dès lors, ce n'est que dans le cas où l'honorable parlementaire serait en mesure de signaler à l'administration des situations particulières répondant aux conditions qui viennent d'être rappelées que pourrait être utilement étudiée la mise en œuvre éventuelle à leur égard des dispositions exceptionnelles qui ont été précisées ci-dessus.

11979. — M. Waldeck Rochet expose à **M. le ministre du travail** qu'au Maroc, les salariés français des sociétés privées et concédées, ainsi d'ailleurs que les fonctionnaires français, ont droit à un congé supplémentaire de 21 jours par an et à une majoration de 33 p. 100 de leur retraite de base pour activité dans un climat déficient et des travaux pénibles ; que, dans ces conditions, il semble que les assurés sociaux du Maroc devraient pouvoir bénéficier, à partir de l'âge de soixante ans des dispositions prévues à l'article 64 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 (article 332 du code de la sécurité sociale) que, la question n'ayant jamais été tranchée, de nombreux travailleurs français du Maroc sont dans l'incertitude, qu'ils hésitent à s'affilier définitivement à l'assurance vieillesse, car la plupart d'entre eux seront dans l'obligation de racheter 30 annuités et de verser parfois des sommes importantes. Il lui demande de lui préciser : 1° si les intéressés peuvent être admis au bénéfice de l'article 64 de l'ordonnance du 19 octobre 1945 ; 2° dans l'affirmative, à quelles conditions ; 3° dans la négative, pour quelles raisons. (*Question du* 4 *octobre* 1961.)

Réponse. — Les salariés du Maroc et de Tunisie effectuant un rachat de cotisations en application de la loi du 31 juillet 1959 sont placés, pour la liquidation de leurs droits à un avantage de vieillesse, exactement dans la même situation que les assurés travaillant en métropole. Les dispositions de l'article 332 du code de la sécurité sociale leur seront donc appliquées dans les mêmes conditions qu'aux salariés métropolitains.

12070 — M. Tomasini, se référant à la réponse du 30 septembre 1961 à la question écrite n° 11558, demande à **M. le ministre du travail** à quelle date la commission d'étude des problèmes de la vieillesse aura terminé ses travaux, cette commission étant instituée depuis le 8 avril 1960 et ayant eu tout le temps d'élaborer son rapport au cours des dix-huit mois écoulés. (*Question du* 10 *octobre* 1961.)

Réponse. — Le décret n° 60-332 du 8 avril 1960 instituant une commission d'étude des problèmes de la vieillesse prévoit en son article 5 que les rapports de ladite commission seront adressés au Gouvernement avant la fin de l'année 1961.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

11625. — M. Filliol expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que les critères retenus par l'arrêté du 4 juillet 1961 sur les services réguliers de transports routiers de marchandises, pour définir lesdits « services réguliers » sont : *a*) qu'ils soient offerts au public (art. 1er) sans que l'entreprise puisse refuser les expéditions qui lui sont remises (art. 8) ; *b*) qu'ils soient « assurés avec une fréquence prévue à l'avance... sur une relation déterminée » (art. 1er), sauf modification exceptionnelle autorisée par l'ingénieur en chef compétent (art. 6). Il lui demande en conséquence si les services d'un transporteur, non offerts au public et effectués uniquement à la demande de clients dénommés, avec une fréquence et sur des relations qui peuvent être en fait régulières mais qui dépendent uniquement des conditions de marche des marchandises transportées et donc de la clientèle,

doivent être considérés comme « services réguliers ». (*Question du 11 septembre 1961.*)

Réponse. — Les transports visés par l'honorable parlementaire, dans la mesure où ils sont effectués strictement dans les conditions indiquées, et sous réserve notamment qu'il ne s'agisse pas de transports de lots de groupage remis à un commissionnaire de transport, tels qu'ils sont définis à l'article 2 de l'arrêté du 4 juillet 1961, constituent des transports « assurés régulièrement », mais ne revêtent pas le caractère de « services réguliers » au sens de l'article 1er de l'arrêté précité. Cependant, il convient de préciser que la notion de services non offerts au public a soulevé certaines difficultés. En particulier, il résulte de l'arrêté de la cour de cassation, en date du 10 novembre 1959, qu'un service doit être considéré comme offert au public dès lors qu'il n'est pas exclusivement réservé à des clients nominativement désignés ou déterminés, mais s'adresse à toute une catégorie d'usagers.

11906. — M. Duchesne attire l'attention de **M. le ministre des travaux publics et des transports** sur les modifications étudiées actuellement par la Société nationale des chemins de fer français concernant ses tarifs et dont elle souhaitera vraisemblablement voir l'application lors de la prochaine hausse envisagée par le Gouvernement. Il lui signale que les conséquences d'une tarification nouvelle basée sur les prix de revient et tenant compte à la fois du profit des lignes, du trafic de ces lignes, etc., seraient catastrophiques pour certaines régions, villes, ports, etc, qui sont déjà lourdement handicapés par le système des indexations actuellement en vigueur. Il estime que la Société nationale des chemins de fer français remplit une fonction publique au même titre, par exemple, que les postes et télécommunications, qui n'ont pas eu l'idée, jusqu'à ce jour, de demander un affranchissement plus élevé pour une lettre distribuée en montagne, sous prétexte que le coût de distribution de cette lettre est plus élevé qu'en ville. Il estime également que, si une hausse s'avère indispensable, elle devra être calculée sur les tarifs actuellement en vigueur au moyen d'un pourcentage et qu'il serait même souhaitable de supprimer les indexations actuelles, qui sont un obstacle à une meilleure répartition des activités économiques sur l'ensemble du territoire français. Il lui demande s'il peut le rassurer sur ses craintes. (*Question du 3 octobre 1961.*)

Réponse. — L'article 7 de la loi du 5 juillet 1949 dispose que les transports devront être coordonnés et harmonisés de manière à assurer, notamment, l'utilisation du mode de transport qui, compte tenu des services rendus aux usagers et des servitudes imposées par la condition de service public entraîne, pour la nation, le coût de production minimum. Le décret du 14 novembre 1949 pris en application de cette loi prévoit que les tarifs devront être adaptés aux prix de revient du transport en les différenciant suivant les relations et les courants de trafic. La réforme tarifaire projetée est basée sur ces principes ; elle est fondée sur un système de distances pondérées en fonction des prix de revient de circulation. Toutefois des limites raisonnables ont été fixées à la dépéréquation afin de ne pas apporter trop de perturbations dans les relativités établies. En outre, les indices de relation appliqués depuis 1951 seront supprimés. L'application de la réforme nécessite encore des études complexes qui sont menées en liaison avec les départements ministériels intéressés : agriculture, industrie, construction. Des correctifs sont dès à présent envisagés, d'autres seront mis au point à l'issue de ces entretiens. Il s'agira de dispositions à caractère commercial prises par la Société des chemins de fer français et également de mesures qui seront appliquées à la demande des pouvoirs publics.

12151. — M. Denvers demande à **M. le ministre des travaux publics et des transports** s'il entre dans ses intentions d'organiser au plus tôt un concours tendant à procéder au recrutement de conducteurs de travaux du service ordinaire des ponts et chaussées. De nombreuses circonscriptions du département du Nord connaissent, depuis déjà plusieurs années, des effectifs dont l'insuffisance est notoire et particulièrement préjudiciable. (*Question du 17 octobre 1961.*)

Réponse. — Un concours pour le recrutement de conducteurs des travaux publics de l'Etat au service ordinaire des ponts et chaussées du Nord sera ouvert avant la fin de l'année en cours.

Rectificatif

au compte rendu intégral de la 2e séance du 18 octobre 1961.

Réponses des ministres aux questions écrites.

Page 2635, 2e colonne, question écrite n° 12015 de M. Jean Lainé à M. le ministre des armées, 6e ligne de la réponse, au lieu de : « ...la mention « Mort pour la France » doit être portée sur l'acte de décès... », lire : « ...la mention « Mort pour la France » doit, sur avis favorable du ministre intéressé, être portée sur l'acte de décès... ».

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

3e séance du mardi 7 novembre 1961.

SCRUTIN (N° 160)

Sur les crédits du titre III (Services du Premier ministre, Information) de la loi de finances pour 1962.

Nombre des votants	**503**
Nombre des suffrages exprimés	**480**
Majorité absolue	**241**
Pour l'adoption	**219**
Contre	**261**

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour (1) :

MM.
Abdesselam.
Agha-Mir.
Albrand.
Alliot.
Baouya.
Becker.
Bedredine (Mohamed)
Bégué
Bekri (Mohamed).
Belabed (Slimane).
Bellec.
Bénard (François).
Bendjelida (Ali).
Benhacine (Abdelmadjid).
Benhalla (Khélil).
Benouville (de).
Benssedick Cheikh
Bernasconi.
Berrouaïne (Djelloud).
Besson (Robert).
Bignon.
Bisson.
Boinvilliers.
Bord.
Borocco.
Boscary-Monsservin.
Boscher.
Mlle Bouabsa (Kheira)
Bouchet.
Boudi (Mohamed)
Bouhadjera (Belaïd)
Boulet.
Bourgeois (Georges)
Bourgoin.
Bourgund.
Boutalbi (Ahmed).
Bricout.
Buot (Henri).
Buron (Gilbert).
Cachat.
Calméjane.
Carbon.
Carter.
Catalifaud.
Chapalain.
Charret.
Chavanne.
Cheikh (Mohamed Saïd).
Clément.
Clerget.
Clermontel.
Comte-Offenbach.
Coumaros.
Dalbos.
Damette.
Danilo.
Degraeve.
Delaporte.
Deliaune.
Denis (Bertrand).
Deramchi (Mustapha).
Mme Devaud (Marcelle).
Devèze.
Diet.
Dreyfous-Ducas.
Bronne.
Drouot-L'Hermine.
Duchesne.
Duflot.
Dumas.
Durbet.
Dusseaulx.
Duterne.
Duvillard.
Ehm.
Fanton.
Fouques-Duparc.
Fric (Guy).
Gahlam Makhlouf.
Gamel.
Garnier.
Garraud.
Godefroy.
Gouled (Hassan).
Gracia (de).
Grenier (Jean-Marie).
Grussenmeyer.
Guettaf Ali.
Guillon.
Habib-Deloncle.
Hassani (Noureddine).
Hauret.
Hoguet.
Hostache.
Ibrahim Saïd.
Ihaddaden (Mohamed).
Jacquet (Marc).
Jacquet (Michel).
Jacson.
Jamot.
Janvier.
Jarrot.
Jouhanneau.
Kaddari (Djillali).
Karcher.
Kaspereit.
Kerveguen (de).
Mme Khebtani (Rebiha).
Khorsi (Sadok).
Labbé.
La Combe.
Lapeyrusse.
Lathiere
Laudrin.
Laurelli.
Lavigne.
Le Bault de La Morinière.
Lecoq.
Le Douarec.
Leduc (René).
Lemaire.
Lepidi.
Le Tac.
Le Theule.
Liogier.
Liquard.
Lopez.
Luciani.
Lurie.
Maillot.
Mainguy.
Malleville.
Marcenet.
Marchetti.
Maridet.
Mlle Martinache.
Maziol.
Mazo.
Mekki (René).
Mignot.
Millot (Jacques).
Mirguet.
Mocquiaux.
Mondon.
Montagne (Max).
Moore.
Moras.
Morisse.
Moulessehoul (Abbès).
Moulin.
Nader.
Neuwirth.
Noiret
Nou.
Nungesser.
Palewski (Jean-Paul).
Paquet.
Pasquini.
Peretti.
Perrin (Joseph).
Perrot.
Peyrefitte.
Peyret.
Peytel.
Pezé.
Pinoteau.
Plazanet.
Poulpiquet (de).
Preaumont (de)
Profichet.
Quentier.
Radius.
Raphaël-Leygues.
Raulet.
Réthoré.
Rey.
Reynaud (Paul).
Ribière (René).
Richards.
Rivain.
Roques.
Roth.
Roulland.
Rousselot.
Roustan.
Roux.
Ruais.
Saadi (Ali).
Sagette.
Sahnouni (Brahim).
Saïdi (Berrezoug).
Sainte-Marie (de).
Salado.
Sammarcelli.
Sanglier (Jacques).

Sanson.
Santoni.
Sarazin.
Schmittlein.
Souchal.
Taittinger (Jean).
Teisseire.
Thorailler.
Tomasini.
Touret.
Toutain.
Trébosc.
Valabrègue.
Van der Meersch.
Van Haecke.
Vanier.
Vendroux.
Viallet.
Vidal.
Voilquin.
Voisin.
Wagner.
Weinman.
Ziller.
Ulrich.
Valentin (Jean).
Vals (Francis).
Var.
Vaschetti.
Vayron (Philippe).
Véry (Emmanuel).
Vignau.
Villeneuve (de).
Villon (Pierre).
Vinciguerra.
Vitel (Jean).
Vitter (Pierre).
Widenlocher.
Yrissou.

Ont voté contre (1) :

MM.
Arnulf.
Arrighi (Pascal).
Mme Ayme de la Chevrelière.
Azem (Ouali).
Ballanger (Robert).
Barboucha (Mohamed).
Barniaudy.
Barrot (Noël).
Battesti.
Baudis.
Baylot.
Bayou (Raoul).
Béchard (Paul).
Bégouin (André).
Benard (Jean).
Beraudier.
Bettencourt.
Biaggi.
Billères.
Billoux.
Blin.
Boisdé (Raymond).
Bonnet (Christian).
Bonnet (Georges).
Bosson.
Boualam (Saïd).
Boudet.
Bouillol.
Boulsane (Mohamed).
Bourdellès.
Bourgeois (Pierre).
Bourne.
Boutard.
Brice.
Brocas.
Brugerolle.
Burlot.
Caillaud.
Caillemer.
Canat
Cance.
Cassagne.
Catayée.
Cathala.
Cermolacce.
Cerneau.
Chandernagor.
Chapuis.
Charpentier.
Charvet.
Chauvet.
Chazelle.
Chibi (Abdelbaki).
Chopin.
Clamens.
Colinet.
Colonna (Henri).
Colonna d'Anfriani.
Commenay.
Conte (Arthur).
Coste-Floret (Paul).
Coudray.
Coulon.
Crouan.
Crucis.
Darchicourt.
Darras.
David (Jean-Paul).
Davoust.
Debray.
Dejean.
Mme Delabie.
Delachenal.
Delbecque.
Delemontex.
Delesalle.
Delrez.
Denvers.
Derancy.
Deschizeaux.
Deshors.
Desouches.
Devemy.
Deviq.
Mlle Dienesch.
Dieras.
Diligent.
Dixmier.
Dolez.
Domenech.
Dorey
Doublet.
Douzans.
Dubuis.
Duchâteau.
Ducos.
Dufour.
Dumortier.
Durand.
Durroux.
Dutheil.
Ebrard (Guy).
Evrard (Just).
Fabre (Henri).
Faulquier.
Faure (Maurice).
Féron (Jacques).
Forest.
Fouchier.
Fourmond.
Fraissinet.
Frédéric-Dupont.
Fréville.
Fulchiron.
Gabelle (Pierre).
Gaillard (Félix).
Gauthier.
Gavini.
Gernez.
Godonnèche.
Grandmaison (de).
Grasset (Yvon).
Grasset-Morel.
Grenier (Fernand).
Grèverie.
Guillain.
Guitton (Antoine).
Guthmuller.
Halbout.
Halgouët (du).
Hémain.
Hénault.
Hersant.
Heuillard.
Huel.
Ioualalen (Ahcène).
Jaillon.
Jarrosson.
Jouault.
Joyon.
Junot.
Juskiewenski.
Kaouah (Mourad).
Kir.
Kuntz.
Lacaze.
Lacoste-Lareymondie (de).
Lacroix.
Lainé (Jean).
Lambert.
Larue (Tony).
Laurent.
Lauriol.
Lebas.
Le Duc (Jean).
Leenhardt (Francis).
Legaret.
Legendre.
Legroux.
Le Guen.
Lejeune (Max).
Le Montagner
Le Pen.
Le Roy Ladurie.
Lolive.
Lombard.
Longequeue.
Longuet.
Lux.
Mahias.
Maloum (Hafid).
Marçais.
Mariotte.
Marquaire.
Mayer (Félix).
Mazurier.
Meck.
Médecin.
Mehaignerie.
Mercier.
Messaoudi (Kaddour).
Miriot.
Molinet.
Mollet (Guy).
Monnerville (Pierre).
Montagne (Rémy).
Montalat.
Montel (Eugène).
Muller.
Nilès.
Orrion.
Orvoën.
Padovani.
Palmero.
Pavot
Pérus (Pierre).
Petit (Eugène-Claudius).
Pflimlin.
Pianta.
Pic
Picard.
Pierrebourg (de).
Pigeot.
Pillet.
Pinvidic.
Pleven (René).
Poignant
Portolano.
Poudevigne.
Poutier.
Privat (Charles).
Privet.
Puech-Samson.
Quinson.
Rault
Raymond-Clergue.
Regaudie.
Renouard.
Renucci.
Rieunaud.
Ripert
Rivière (Joseph).
Robichon.
Rochet (Waldeck).
Rombeaut.
Rossi.
Rousseau.
Sablé.
Sallenave.
Schaffner.
Schmitt (René).
Seitlinger.
Sicard.
Simonnet.
Sourbet.
Sy.
Szigeti.
Tardieu.
Thibault (Edouard).
Thomas.
Thomazo.
Mme Thome-Patenôtre.
Thorez (Maurice).
Trellu.
Trémolet de Villers.
Turroques.

Se sont abstenus volontairement (1) :

MM.
Aillières (d').
Albert-Sorel (Jean).
Bergasse.
Bréchard.
Camino.
Carville (de).
Chamant.
Chareyre.
Collomb.
Courant (Pierre).
Dalainzy.
Denis (Ernest).
Frys.
Hanin.
Japiot.
Lalle.
Picquot.
Roche-Defrance.
Royer.
Salliard du Rivault.
Sesmaisons (de).
Terré.
Weber.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Alduy.
Al Sid Boubakeur.
Anthonioz.
Beauguitte (André).
Becue.
Benelkadi (Benalia).
Bidault (Georges).
Césaire.
Charié.
Chelha (Mustapha).
Collette.
Djouini (Mohammed).
Escudier.
Ferri (Pierre).
Feuillard.
Laradji (Mohamed).
Lefèvre d'Ormesson.
Mallem (Ali).
Marie (André).
Michaud (Louis).
Montesquiou (de).
Motte.
Moynet.
Perrin (François).
Roclore.
Schuman (Robert).
Schumann (Maurice).
Sid Cara Chérif.
Teariki.
Turc (Jean).
Villedieu.

Excusés ou absents par congé (2) :

(Application de l'article 159, alinéas 2 et 3, du règlement.)

MM.
Bérard.
Boudjedir (Hachmi).
Briot.
Cassez.
Dassault (Marcel).
Djebbour (Ahmed).
Filliol.
Laffin.
Laurin.
Lenormand (Maurice).
Marcellin.
Philippe.
Tebib (Abdallah).
Zeghouf (Mohamed).

N'ont pas pris part au vote :

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, et M. Carous, qui présidait la séance.

Ont délégué leur droit de vote :

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

MM. Abdesselam à M. Arrighi (assemblées internationales).
Agha-Mir à M. Colonna (Henri) (maladie).
Bekri (Mohamed) à M. Neuwirth (maladie).
Bénouville (de) à M. Schmittlein (maladie).
Charié à M. Mirguet (maladie).
Charpentier à M. Commenay (maladie).
Feuillard à M. Bergasse (maladie).
Fulchiron à M. Bréchard (maladie).
Gamel à M. Danilo (maladie).
Grenier (Jean-Marie) à M. Guthmuller (maladie).
Hassani (Noureddine) à M. Noiret (maladie).
Jouhanneau à M. Marchetti (maladie).
Mme Khebtani (Rebiha) à M. Moore (maladie).
MM. Laradji (Mohamed) à M. Legroux (maladie).
Mallem (Ali) à M. Guettaf (Ali) (maladie).
Maloum (Hafid) à M. Sallenave (maladie).
Nou à M. Grussenmeyer (maladie).
Portolano à M. Canat (maladie).
Roustan à M. Deliaune (maladie).
Saïdi (Berrezoug) à M. Richards (maladie).
Santoni à M. Quentier (événement familial grave).
Van der Meersch à M. Le Bault de La Morinière (maladie).

Motifs des excuses :

(Application de l'article 159, alinéa 3, du règlement.)

MM. Bérard (mission).
Boudjedir (Hachmi) (maladie).
Briot (assemblées européennes).
Cassez (maladie).
Dassault (Marcel) (maladie).
Djebbour (Ahmed) (maladie).
MM. Filliol (maladie).
Laffin (maladie).
Lenormand (maladie).
Marcellin (maladie).
Philippe (maladie).
Tebib (Abdallah) (maladie).
Zeghouf (Mohamed) (maladie).

(1) Se reporter à la liste ci-après des députés ayant délégué leur vote.
(2) Se reporter à la liste ci-après des motifs des excuses.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

SOMMAIRE

Pages.

Services du Premier ministre:

Annexe n° 21. — Rapporteur spécial: M. Nungesser...... 3993

Avis (Information), par M. Boinvilliers, député............ 3996

ANNEXE N° 1445

RAPPORT fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan sur le projet de **loi de finances pour 1962** (n° 1436). — Par M. Marc Jacquet, rapporteur général, député.

ANNEXE N° 21

SERVICES DU PREMIER MINISTRE

SECTION II. — **Information.**

Rapporteur spécial: M. NUNGESSER.

Introduction.

Le doublement en un an des crédits du ministère de l'information ne traduit pas un accroissement sensible des activités de celui-ci. Il résulte essentiellement d'un transfert de crédits du budget des charges communes à celui de l'information.

Ce transfert, s'inscrivant au titre IV, Interventions publiques, accentue la disproportion entre le budget global du ministère de l'information et la partie de celui-ci afférente aux moyens des services. En effet, l'ensemble des crédits du titre III s'élève à peine à plus de 2 millions 500.000 NF par rapport à un budget total supérieur à 61 millions. Cette simple comparaison reflète manifestement l'insuffisance des moyens de ce ministère qui, à la vérité, n'est composé que du cabinet du ministre et d'un simple service de quelque soixante fonctionnaires. Sans doute, depuis l'an dernier, existe-t-il un service de documentation et de diffusion, mais son importance n'a aucune commune mesure avec ce qui devrait être un véritable ministère de l'information, c'est-à-dire le service des relations publiques de la « Maison France » que votre rapporteur réclame depuis deux ans.

Il n'apparaît pas que la première tâche d'un tel organisme, celle d'assurer la coordination entre les divers services de presse officiels, ait encore été entreprise.

Le rapporteur ne peut à ce sujet que renouveler les observations présentées l'année dernière. Le ministère de l'information devrait, en liaison avec les services de presse des diverses administrations, préparer les grandes campagnes d'information, fournir à chacun d'eux la documentation et les revues de presse françaises et étrangères nécessaires à leur travail. Ceci permettrait certainement des économies de fonctionnement non négligeables et la récupération d'un personnel important qui pourrait être utilisé plus utilement dans les diverses administrations intéressées.

Il n'apparait pas non plus que l'on ait tenté un regroupement au sein de ce ministère, d'organismes dispersés tels que la direction de la documentation et de la diffusion de la rue Lord-Byron qui reste toujours rattachée aux services du Premier ministre. Il est invraisemblable que le ministère de l'information n'ait même pas de représentant dans la grande société de publicité où l'Etat est majoritaire qu'est l'agence Havas. Il ne semble pas non plus qu'un effort de coordination ait été entrepris à l'initiative du ministère en vue de coordonner aussi bien les services officiels de la « Maison France » à l'extérieur. Cela est d'autant plus regrettable que toutes les grandes nations modernes se sont dotées de tels services aux moyens puissants.

Le développement des activités du ministère de l'information pourrait du reste être assuré aux moindres frais.

Votre rapporteur est en effet convaincu que si ce ministère exploitait les résultats des enquêtes qui ont été menées depuis de longues années, sur le nombre, l'intérêt, les conditions de réalisation et la diffusion des multiples publications administratives, il en résulterait des économies très sensibles qui pourraient lui fournir les moyens d'accomplir une action minimum.

Votre rapporteur analysera, dans un chapitre premier, les principales modifications aux crédits budgétaires, et rappellera dans un second chapitre les données principales du problème des publications administratives.

Dans l'annexe spéciale relative aux entreprises nationales, seront examinés le bilan de la Société financière de radiodiffusion (S.O.F.I.R.A.D.) et de la Société nationale d'entreprise de presse (S.N.E.P.).

CHAPITRE Ier

EXAMEN DES CREDITS

A. — Evolution d'ensemble.

Les crédits demandés pour l'année 1962 pour le ministère de l'information se montent à................ 61.432.944 NF.

En 1961, les crédits demandés au Parlement étaient de.................................. 30.376.622

La différence entre les deux années s'établit à. 31.056.322 NF.

Elle résulte essentiellement de l'inscription dans les mesures acquises de 1961 d'un transfert de crédits venant des charges communes et s'élevant à plus de 30 millions.

Le tableau ci-dessous retrace l'évolution générale du budget.

DÉSIGNATION	CRÉDITS votés pour 1961.	MESURES acquises.	SERVICES votés.	MESURES nouvelles.	TOTAL	DIFFÉRENCE 1961-1962.
Titre III	2.167.162	+ 4.617	2.171.779	+ 386.405	2.558.184	+ 391.022
Titre IV	28.209.460	+ 29.603.800	57.813.260	+ 1.061.500	58.874.760	+ 30.665.300
Ensemble	30.376.922	+ 29.608.417	59.985.039	+ 1.447.905	61.432.944	+ 31.056.322

B. — Evolution détaillée des crédits.

I. — TITRE III: MOYENS DES SERVICES

L'augmentation générale très faible de 391.022 nouveaux francs des crédits du titre III marque leur relative stabilité. Sur ce total, les mesures acquises ne représentent que 4.617 nouveaux francs, conséquence des augmentations de salaires intervenues en cours d'année et en grande partie compensées par la diminution d'un certain nombre de frais de gestion et de matériels autorisés en 1961 et non renouvelables en 1962.

Les mesures nouvelles se montent à 386.405 nouveaux francs et concernent surtout une augmentation légère des effectifs des fonctionnaires du ministère, l'accroissement des crédits de matériel de bureau et le développement des activités du service d'information et de diffusion. Les créations et transformations d'emplois peuvent faire l'objet de quelques observations, l'étude du service d'information devant être présentée dans un troisième paragraphe.

1. — *Créations d'emplois.*

Huit emplois nouveaux sont prévus pour faire face à l'accroissement des besoins du service juridique et technique de l'information et il est demandé également la création de quatre postes de contractuels par transformation d'emplois de quatre postes vacants de titulaires.

Les créations d'emplois correspondent à l'extension des attributions du service juridique et technique de l'information en matière de radiodiffusion et télévision, de cinéma et à l'accroissement de ses tâches traditionnelles concernant la presse.

— En matière de radiodiffusion et de télévision, le chef de service juridique et technique participe, statutairement, aux travaux de la commission chargée d'étudier ces questions.

D'autre part, ce service doit assurer le secrétariat de la commission de surveillance de la R. T. F.

— En matière de cinéma, les tâches du service se sont développées tant sur le plan de la participation à la commission de contrôle des films que sur celui de la surveillance de la publicité par voie d'affiche des spectacles cinématographiques.

— Ses attributions traditionnelles en matière de presse se sont accrues au cours de l'année par la création de plusieurs commissions dont le secrétariat fonctionne au ministère de l'information ou dans lesquelles le service a vu ses tâches s'accroître.

C'est le cas notamment de la section des agences de presse de la commission paritaire et de la commission chargée de répartir les insignes de presse.

— Enfin, l'activité du bureau des statistiques ne cesse de s'accroître. De nombreuses administrations et services extérieurs français et internationaux font de plus en plus appel aux renseignements que fournissent les réponses aux 15.000 questionnaires concernant la presse française, qui sont envoyés chaque année.

Compte tenu de ces raisons, les créations réclamées n'appellent aucune remarque particulière.

2. — *Transformations d'emplois.*

Il n'en est pas de même pour les transformation d'emplois qui traduisent un malaise assez général de la fonction publique à l'heure actuelle.

L'insuffisance des rémunérations actuelles et les difficultés des concours provoquent une désaffection certaine parmi la jeunesse pour les carrières publiques. De plus, les élèves de l'école nationale d'administration sont moins tentés par les administrations dans lesquelles les débouchés sont peu nombreux. Ceci explique que les postes d'administrateurs civils du ministère de l'information n'aient jamais été pourvus et qu'il soit nécessaire de les transformer en postes de contractuels pour tenter de recruter des personnels temporaires.

3. — *Le service de documentation et de diffusion.*

Créé l'année dernière sous le nom de « Central d'information », avec une dotation de 350.000 nouveaux francs, le « Service de documentation et de diffusion » est une timide tentative pour tenter d'organiser les relations publiques de l'Etat.

a) *Structure du service.*

Le service de documentation et d'information comprend deux sections :

— *la section documentation,* chargée, d'une part, d'analyser la presse écrite, parlée et télévisée, d'autre part, de constituer des dossiers à partir de documents dépouillés, portant sur les problèmes d'actualité ou sur toutes questions d'intérêt national ;

— *la section information et diffusion* chargée d'assurer la synthèse des éléments d'information fournis par les divers organismes ministériels ou para-ministériels sous forme d'études ou de fiches d'actualité, à l'usage soit de la presse, soit de telle ou telle catégorie professionnelle ou sociale. Cette section analyse également l'évolution des opinions locales.

b) *Activités du service.*

Deux catégories de documents ont été rédigées et diffusées par ce service :

a) Documents fournissant une explication des grands problèmes actuels, émis sous le timbre du ministère de l'information et destinés au Parlement, aux cabinets ministériels, aux directions et à la presse, orale ou écrite.

Depuis le 1er février 1961, 27 études ont été élaborées et diffusées sous forme de notes de synthèse, ainsi que 17 notes succinctes sur diverses questions économiques ou sociales ;

b) Une série de documents destinés à être diffusés éventuellement par l'intermédiaire du centre d'information civique, concernant plus directement l'opinion publique.

Trois documents ont été ainsi rédigés et diffusés entre 20.000 et 100.000 exemplaires.

L'activité du service d'information et de diffusion a dû, en raison de l'insuffisance de ses moyens administratifs, être complétée par celle d'organismes de publicité spécialisés, notamment d'une filiale de l'agence Havas. Des contrats ont été conclus avec eux, en vue notamment de sondages d'opinion, de campagnes d'information sur des problèmes d'intérêt national, d'études de relations publiques.

Les résultats de cette action doivent permettre son développement en 1962, notamment par la mise au point des notes de synthèse à destination de la presse sur les grands problèmes nationaux d'actualité, par la publication d'études techniques sur des problèmes particulièrement intéressants pour les milieux politiques, économiques, sociaux ou culturels, par la diffusion d'études de vulgarisation sur les grands problèmes de l'Etat.

Il serait souhaitable que l'augmentation des moyens dont dispose le ministère de l'information permette peu à peu à celui-ci d'assurer lui-même une grande partie de ces tâches d'information générale.

II. — TITRE IV : INTERVENTIONS PUBLIQUES

a) *Les services votés.*

La très forte augmentation du titre IV en services votés : 29.608.417 nouveaux francs provient uniquement d'une mesure comptable ; le transfert au budget de l'information des crédits relatifs aux contrats passés par l'Etat avec l'agence France-Presse, antérieurement inscrits au budget des charges communes (30.103.800 nouveaux francs).

Aux termes de l'article 13 de la loi n° 57-32 du 10 janvier 1957, portant statut de l'agence France-Presse, les services rendus par cette dernière aux personnes publiques font l'objet de conventions d'abonnement. Le montant des dépenses ainsi entraînées était jusqu'à présent payé directement par l'administration des finances.

Le Parlement s'étant, à plusieurs reprises, ému du gonflement du budget des charges communes, il est apparu plus logique de transférer ce chapitre budgétaire dans le fascicule budgétaire du ministère de l'information.

Il faut souligner que cette mesure est uniquement comptable et ne remet pas en cause le statut de l'agence France-Presse, dont l'indépendance demeure totalement garantie.

b) *Les mesures nouvelles.*

Le montant des mesures nouvelles s'élève à 1.061.500 nouveaux francs. Il provient principalement du chapitre 43-01 — Fonds culturel — qui reçoit une dotation de 700.000 nouveaux francs en vue d'augmenter l'effort de diffusion à l'étranger de la presse et des périodiques français.

Depuis 1957, le Fonds culturel, ainsi qu'il a été déjà signalé dans les précédents rapports, sert à aider les exportateurs en vue d'accroître la diffusion de publications françaises hors des frontières.

— elle permet, par le remboursement de certaines charges, l'abaissement des prix de vente à l'étranger ;

— elle fait participer la presse à toutes les expositions importantes ;

Cette aide revêt trois asects :

— elle tente d'élargir les marchés par des campagnes publicitaires (émissions de radio, envoi de catalogues, brochures, *etc.*).

L'ensemble de cette action a trois buts :

— un but politique : faire connaître à l'étranger le point de vue de la France, combattre certaines propagandes dirigées contre notre pays ;

— un but culturel : diffuser la culture et l'usage de la langue française ;

— un but économique : la presse française est le support le meilleur, et le moins cher, de la publicité pour les techniques, les fabrications du pays. Une large diffusion des journaux et des périodiques est une aide certaine pour l'ensemble de nos exportations.

Le Fonds culturel a obtenu des résultats appréciables mais ses moyens sont encore trop limités pour qu'il puisse entreprendre une action de grande envergure.

CHAPITRE II

LES PUBLICATIONS ADMINISTRATIVES

Il y a deux ans votre rapporteur avait abordé le problème des publications administratives. Il avait rappelé que dans chaque ministère foisonnent les publications de types divers : bulletins, revues, annuaires, rapports, etc. Il avait souligné que jusqu'à présent aucune coordination n'avait été possible entre les diverses revues et bulletins imprimés et qu'il lui apparaissait que le rôle d'un véritable ministère de l'information était d'exercer un contrôle et une coordination de l'ensemble de ces publications.

Ces diverses remarques n'ont — tout au moins sur le dernier point — pas été suivies d'effet. En effet, la gestion des diverses publications dépend toujours de chacun des différents ministères intéressés et le secrétariat du comité chargé d'étudier la synthèse possible à établir entre elles est assuré par la direction de la documentation française, directement rattachée au cabinet du Premier ministre.

Il convient de rappeler qu'un décret du 30 décembre 1950 avait prévu que les publications périodiques d'information générale des administrations publiques ne pourraient paraître ou continuer à paraître que si elles avaient fait l'objet d'un arrêté d'autorisation pris après avis d'un comité des publications dont la composition était fixée dans le décret.

Il a fallu, pour qu'un inventaire soit dressé, qu'un rapport soit établi et déposées des conclusions sur chacune des 230 publications recensées.

En 1957, les conclusions du comité avaient été transmises aux ministres intéressés afin qu'ils présentent leurs observations sur les demandes de suppression, de fusion ou de modification préconisées par le comité. Cependant, cette procédure n'était assortie, à son terme, d'aucune sanction car les publications existantes continuèrent de paraître sans qu'aucune décision n'intervînt à leur sujet.

Cependant, il est juste de noter qu'un certain nombre de départements ministériels tinrent compte des remarques de la commission et opérèrent des fusions et des aménagements, et, en particulier, cherchèrent à vendre des revues qui étaient jusqu'alors distribuées gratuitement.

Malgré tout, le Gouvernement a estimé que ces résultats étaient insuffisants et qu'il convenait, comme l'avait d'ailleurs demandé votre rapporteur avec l'appui du Parlement, d'appliquer strictement les dispositions du décret du 30 décembre 1950.

Par décret du 9 avril 1960, le Gouvernement a donc modifié la composition du comité des publications pour lui donner une nouvelle impulsion. Le comité rénové s'est réuni au mois de mai 1960 et, après avoir pris connaissance des travaux du comité précédent, a défini ses propres lignes d'action. Il a demandé au Premier ministre de signaler à l'ensemble des ministres et des secrétaires d'Etat qu'il désirait connaître un certain nombre de précisions :

— Sur la suite qui avait été donnée aux avis du comité précédent ;

— Sur la nécessité où il se trouvait de remplacer à nouveau les éléments d'une liste très complète des publications paraissant sous le couvert des différentes administrations et financées sur des fonds publics. Il entendait d'ailleurs faire le bilan de la totalité de ces publications éditées par les administrations centrales, les services annexes, certains services extérieurs, et des établissements publics.

Il a également prié les différents organismes administratifs de leur adresser un certain nombre de renseignements et en particulier :

— De lui transmettre les éléments financiers du coût des publications ;

— De faire établir et la liste et le montant des subventions accordées par chaque département ministériel à des publications périodiques d'information générale, y compris les subventions indirectes telles que les abonnements de soutien.

Le comité a d'autre part estimé nécessaire de désigner un certain nombre de ses membres pour procéder à des enquêtes sur des questions intéressant l'ensemble des ministères, telles que : la publication de bulletins officiels, d'annales administratives, de bibliographies, de statistiques.

Le comité a tenu, au cours de l'été 1960, une réunion au cours de laquelle il a commencé l'examen des renseignements qui lui avaient été fournis à la suite de la demande susvisée. Il a examiné notamment les publications du ministère de l'éducation nationale, de l'intérieur, de l'agriculture, des postes et télécommunications.

Il faut signaler que cette étude fait apparaître que les conclusions du précédent comité avaient été finalement suivies en partie.

Si les travaux du comité sont forcément lents en raison de la complexité des problèmes à résoudre, celui-ci a cependant marqué sa volonté d'aller jusqu'au bout de la tâche qui lui a été assignée, non seulement en donnant un avis sur les publications qui lui sont ou seront soumises, mais en étudiant les conditions dans lesquelles les publications d'information générale émanant des administrations publiques ou des établissements qui en dépendent pourraient être faites d'une façon plus rationnelle, moins onéreuse et plus efficace.

Le rapporteur n'a pu que se féliciter de l'attention portée par les pouvoirs publics au problème des publications. Ainsi que le montre le tableau ci-dessous, certains ministères procèdent à des éditions de publication dans des proportions très élevées.

MINISTÈRES	PUBLICATIONS des textes réglementaires. (Nombre et coût.)	REVUES OU OUVRAGES de documentation. (Nombre et coût.)	RAPPORTS ou comptes rendus obligatoires (Nombre et coût.)
Intérieur	1. — (Affermée-coût néant).	2. — Coût .... 72.667 NF	
Justice	4. — Coût .... 241.996,28 NF	1. — Coût .... 17.370 »	
Postes et télécommunications	1. — Coût .... 400.000 »	15. — Coût .... 521.990 »	5 — Coût .... 20.828 NF
Santé publique	....	6. — Coût .... 353.962,50 »	
Travail	1. — Coût .... 54.040 »	1 — Coût .... 69.250 »	
Travaux publics et transports	2. — Coût .... »	16 — Coût .... 264.650 »	
Totaux	612.536,28 NF	1.299.889,50 NF	20.828 NF

Pour assurer la coordination de toutes les activités d'information qui concourent aux relations publiques de la « Maison France », il serait nécessaire que le Ministre de l'Information ait autorité sur la Commission de contrôle des publications administratives et puisse jouer le rôle de conseiller technique auprès de l'ensemble des Ministères pour leurs publications. Ainsi que le rapporteur le soulignait déjà il y a deux ans, une telle réforme serait la source de notables économies. La rédaction resterait bien entendu propre à chaque organisme administratif, un service d'édition ayant la tâche d'imprimer et de vendre l'ensemble des revues, bulletins et brochures diverses. Il faudrait également, avec un plus grand succès, bénéficier des ressources que procure la publicité. Avec l'aide de l'Imprimerie nationale, et de l'agence Havas, par exemple, l'Etat possède les moyens de réaliser cette réforme qui, le rapporteur l'espère, ne restera pas lettre morte.

Conclusion générale.

L'action du ministère de l'information marque une légère tendance vers la mise en place de moyens de renseignements et d'informations de l'opinion publique. Il n'en reste pas moins que ce ministère n'est pas en mesure d'assumer les tâches qui devraient être les siennes dans un pays comme le nôtre au vingtième siècle. Jouant le rôle de service des relations publiques de l'Etat, il devrait établir une collaboration efficace avec la presse, en permettant à celle-ci de trouver facilement et rapidement tous les documents de caractère objectif dont elle peut avoir besoin, à tout moment, pour remplir sa mission. Compte tenu de ces observations, votre rapporteur vous demande d'adopter les crédits sans modification.

Discussion en commission

Après l'intervention de M. Palewski sur les problèmes posés par l'orientation de Radio Monte-Carlo vers la diffusion de programmes à destination de l'ensemble du bassin méditerranéen, la commission a adopté les crédits du ministère de l'information.

RAPPORTS ET AVIS

concernant le projet de Budget de 1962 publiés en annexe au compte rendu intégral, en application d'une décision prise le 12 octobre 1961 par la Conférence des Présidents.

(*Suite.*)

ANNEXE N° 1486

AVIS présenté au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le projet de loi de finances pour 1962 (n° 1436).

INFORMATION

Par M. BOINVILLIERS, *député*.

Mesdames, messieurs, l'avis de votre commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le budget de l'information portera moins sur les chiffres figurant à ce budget que sur les réflexions qu'il inspire au point de vue technique. Il s'efforcera de dégager quelques idées directrices afin d'orienter l'action du ministère pour l'année en cours.

Information.

Les crédits de l'information pour 1962 s'élèvent pour le titre III, moyens des services, à 2.558.184 nouveaux francs.

Les dépenses d'*information et de diffusion* (chap. 34-03), seules véritables dépenses d'information, après avoir été relativement importantes sous la IVe République, sont en accroissement de 75.000 nouveaux francs, mais ne s'élèvent qu'à 425.000 nouveaux francs.

La modicité de ces crédits montre que le Gouvernement s'en remet aux entreprises privées de presse pour informer le public.

Nous sommes loin de la théorie marxiste pour qui « la presse est l'arme la plus pénétrante du parti », ou encore, selon les termes employés par Staline, « une courroie de transmission entre les masses et le parti ».

Cependant, en France, les pouvoirs publics aident la presse de façon non négligeable : le titre IV du budget, interventions publiques, s'élève à 58.874.760 nouveaux francs.

Le *fonds culturel* (chap. 43-01), représentant l'aide de l'Etat aux exportations de presse à l'étranger voit ses crédits augmentés de 700.000 nouveaux francs. Et la subvention pour 1962 est portée à 4.200.000 nouveaux francs. Ce chiffre est insuffisant si l'on rappelle que la subvention s'élevait en 1957 à 6 millions de nouveaux francs, chiffre jamais atteint depuis.

L'allégement des charges supportées par les journaux à raison des communications téléphoniques des correspondants de presse va passer de 2.400.000 nouveaux francs à 2.761.500 nouveaux francs, le remboursement au titre de la baisse de 15 p. 100 sur le prix des matériels de presse reste fixé à 5.306.960 nouveaux francs. Enfin le crédit prévu pour la subvention destinée à aligner le prix des pâtes françaises sur celui des pâtes importées pour la fabrication du papier journal atteint, pour 1962, la somme de 8 millions de nouveaux francs, inscrite au budget de l'industrie.

Le *papier journal* est fabriqué avec des pâtes mécaniques (80 p. 100) et des pâtes chimiques (20 p. 100). Les producteurs emploient soit des pâtes françaises, qu'ils produisent ou achètent, soit des pâtes étrangères. Le prix des pâtes étrangères étant inférieur à celui des pâtes françaises, le prix du papier journal résulte de la péréquation — établie par le bureau central des papiers de presse — entre le prix de revient des achats effectués par la société professionnelle des papiers de presse et le prix de revient des papiers vendus directement par les fabricants à la presse, à laquelle s'ajoute aussi une péréquation générale des frais de transport.

Les opérations de péréquation et de compensation des pâtes à papier sont effectuées sous le contrôle de l'Etat par la société anonyme dénommée « Caisse générale de péréquation de la papeterie ».

Les prix de péréquation alignés sur les prix des pâtes importées.

La différence entre le prix des pâtes françaises et le prix moyen des pâtes importées est, à la fin de chaque trimestre, couverte par un versement du Trésor à la caisse générale de péréquation de la papeterie.

En dépit des déclarations du secrétaire d'Etat chargé de l'information rappelant la situation florissante de l'industrie papetière, l'arrêté du 20 octobre 1961 majore le prix des pâtes à papier (les 100 kilos de pâtes mécanique passent de 41,5 nouveaux francs à 46 nouveaux francs ; les 100 kilos de pâte chimique passent de 66 nouveaux francs à 70 nouveaux francs). La subvention versée par le Trésor va donc devoir encore augmenter puisque l'écart s'accroît entre le prix des pâtes françaises et le prix des pâtes importées.

L'augmentation du prix des pâtes françaises est due à deux facteurs de hausse : l'augmentation récente du prix des pâtes importées et l'augmentation des frais de fabrication du papier français.

Ce deuxième facteur de hausse surprend ; en effet, les bilans des trois grandes industries papetières qui assurent la fourniture de 80 p. 100 du papier journal montrent que le rapport entre le chiffre d'affaires, les bénéfices et les pertes est très favorable. Dans l'économie française, cette industrie est la deuxième — par les bénéfices — après l'industrie sidérurgique.

Si le Trésor public permet à la presse de payer son papier journal comme s'il était entièrement fabriqué avec des pâtes importées, en comblant la différence entre le prix du papier fabriqué en France et le prix du papier importé ou fabriqué à partir de pâtes importées, c'est pour permettre aux fabricants de papier de subsister, mais pas pour leur assurer des bénéfices supplémentaires, ni pour permettre de rendre rentables des méthodes de fabrication qui ne le sont pas.

Or, des machines qui n'étaient plus utilisées pour la fabrication du papier journal le sont de nouveau ; il est antiéconomique de se servir de la subvention pour fabriquer du papier à des prix non compétitifs.

L'industrie papetière bénéficie actuellement d'une surproduction qui ne peut se concevoir que comme un système de transition. Elle doit faire l'effort nécessaire pour que sa production soit rentable à des prix compétitifs.

Une véritable *politique de l'information* doit être définie et appliquée par le Gouvernement. Celui-ci, dans la plupart des cas, est obligé de se défendre devant l'opinion. Il laisse trop souvent à ses détracteurs le soin d'exposer — selon leur optique et leur intérêt personnel — ses décisions qui seraient accueillies favorablement si elles avaient été exposées de façon claire et motivée.

Les conclusions du comité Armand Rueff n'ont été annoncées que par les critiques qu'elles ont soulevées de la part de certains groupes d'intérêts alors qu'elles auraient certainement rencontré une large adhésion du public si celui-ci en avait été objectivement informé. De même, le IVe Plan d'équipement n'a pas fait l'objet des articles de vulgarisation qui y auraient intéressé l'opinion publique, cependant prête à accueillir de nombreuses informations, même de caractère technique : l'intérêt suscité par le projet de création d'un pont sur la Manche en est un exemple.

Mais une véritable politique d'information ne peut être mise en application que par une centralisation des moyens existants.

Or, il n'est pas à l'heure actuelle de recensement détaillé des moyens d'information à la disposition du Gouvernement français. Aucun document d'ensemble ne permet de se rendre compte des budgets, des effectifs, des travaux et des résultats obtenus dans le domaine de l'information par les divers ministères et organismes nationaux. L'analyse des budgets ne fait pas toujours apparaître les sommes consacrées à des tâches d'information, celles-ci restent indifférenciées et exécutées par des personnels non spécialisés.

Plusieurs efforts ont été tentés en vue d'arriver à dresser un tableau d'ensemble de ces activités sous la IVe République. Tous sont restés sans résultat, notamment le dernier en date, entrepris sur une vaste échelle en 1957 et confié au centre de diffusion française, qui dût interrompre ce rencensement en mai 1958.

Qu'une commission interministérielle veuille bien se pencher à nouveau sur ce problème pour aboutir à une centralisation des moyens d'information de la nation.

Actuellement, chaque département ministériel est entièrement libre de sa politique d'information, du choix de ses moyens d'expression et supports, de la répartition des sommes consacrées aux tâches d'information et de publicité. D'une remarquable hétérogénéité dans les techniques et dans les organismes d'exécution certains sont extrêmement développés et d'autres embryonnaires. Les activités d'information sont régulièrement exercées au niveau des cabinets ministériels, et très souvent concurremment au niveau de l'administration. Malgré des tentatives répétées et la création de commissions spécialisées, il n'a été possible d'aboutir à aucune coordination entre les divers départements qui multiplient publications et documentation de tous les ordres, sous-traitant le plus souvent auprès des fournisseurs privés. La même dispersion se retrouve dans les analyses de presse et dans les revues de presse que chaque ministère refait pour son compte. Que l'on fasse cesser ce désordre et ce gaspillage en coordonnant tous ces services et du même coup se trouveront dégagés les crédits nécessaires à une organisation décente de l'information.

Ainsi, le ministère de l'information pourrait aider la presse, tout en servant l'action gouvernementale, en jouant auprès des services de presse que possèdent les ministères le rôle de conseiller technique. En effet, les publications administratives pullulent et si elles ont un trait commun, c'est l'ennui qui se dégage trop souvent de leur présentation, et parfois de leur lecture. Leur objet étant de mettre en lumière l'action de tel département ministériel, ces documents devraient être d'un aspect attrayant, d'une lecture facile, et leurs textes devraient pouvoir être immédiatement utilisés par la presse à l'usage du grand public. Il suffirait parfois d'une mise en page différente, d'un schéma, d'une illustration pour faciliter l'appréhension d'un sujet austère. Bien des réalisations intéressantes pourraient être ainsi exposées de façon claire et rapide, les crédits dépensés pour leur service de presse par chaque ministère seraient mieux utilisés et la dépense supplémentaire mise à la charge du ministère de l'information serait infime.

Ce rôle d'éditeur, sur la demande et les indications des différents ministères, pourrait être confié à la direction de la documentation et de la diffusion. Votre commission désire rendre hommage à l'activité de ce service ainsi qu'à l'intérêt et à la qualité des instruments de travail qu'il met à la portée de ses lecteurs.

Radiodiffusion télévision française.

Si, en ce qui concerne la presse, le Gouvernement se contente d'alléger ses charges, en revanche, il a la haute main sur la radiodiffusion qui est gérée, sous l'autorité du ministre de l'information, par un directeur général.

Le directeur général, le directeur général adjoint, les directeurs, le président du conseil supérieur sont nommés par décret en conseil des ministres.

Le Parlement ne connaît le budget de la R. T. F. que par les documents comptables et budgétaires annexés au projet de loi de finances. La taxe radiophonique figurant dorénavant sur la liste des taxes parafiscales, le Parlement ne peut en fixer le montant mais est seulement habilité à en autoriser le recouvrement.

Votre commission s'est inquiétée de voir que les redevances restant à recouvrer à la clôture de la gestion 1959 s'élevaient à 41.242.833 nouveaux francs, et que les redevances restant à recouvrer à la clôture de la gestion 1960 s'élevaient à 70 millions 191.384 nouveaux francs. Elle s'étonne que le montant des redevances dues ait presque doublé en un an.

Votre commission a appris avec satisfaction de M. le secrétaire d'Etat chargé de l'information qu'une solution était en vue en ce qui concerne la perception de la redevance sur les postes neufs et elle espère que cette solution interviendra à bref délai.

Personnel.

Les effectifs de la R. T. F. sont en progression constante. Ils étaient de 6.248 personnes au 31 décembre 1959 ; selon les déclarations du secrétaire d'Etat chargé de l'information ils atteindraient 9.596 personnes à l'heure actuelle. En outre, les documents annexes joints au projet de loi de finances pour 1962 prévoient, dans la troisième partie, la création de 885 emplois.

Le secrétaire d'Etat à l'information a indiqué à votre commission que le fonctionnement de la maison de la radio à Paris n'entraînerait, malgré le regroupement des services, aucune économie de personnel, bien au contraire.

Aucun organigramme de la R. T. F. n'a pu être fourni à votre commission qui a seulement reçu l'assurance que les 510 journalistes statutaires ne suffiraient bientôt plus à la tâche et que le personnel de la R. T. F. ne ferait qu'augmenter en nombre dans les années à venir. Peut-être serait-il bon de limiter une telle inflation ou du moins d'en avoir la justification. Votre commission vous propose donc de demander, par voie d'amendement que toute création d'emploi soit interdite à la R. T. F. en dehors d'un plan de réorganisation et éventuellement d'expansion des services approuvé par le Parlement.

Les problèmes relatifs au personnel devraient être réglés à bref délai. L'intégration du personnel technique et administratif inquiète les fonctionnaires qui voudraient à la fois bénéficier du statut du personnel de la R. T. F. et conserver les avantages de la fonction publique. Ce cumul ne se justifierait pas et l'option paraît normale.

Enfin, il n'est pas admissible qu'après avoir été lancées par la R. T. F. des « vedettes » appartenant à des catégories aussi diverses que : présentateurs ou réalisateurs d'émissions, journalistes, commentateurs, reporters aillent offrir leurs noms dans un but publicitaire pour le lancement de certains produits. Des contrats stricts devraient lier son personnel à la R. T. F.

Maison de la radio.

Les locaux occupés à Paris par la R. T. F. se chiffrent par dizaines, nous a dit le prédécesseur de M. le secrétaire d'Etat chargé de l'information. Tous les ministres de l'information se sont plaints des pertes de temps et du manque d'efficacité entraînés par cette situation. Allées et venues du personnel, dispersion des documents, mauvaise organisation des services, tout a été dit sur les inconvénients de la situation actuelle. Or, voici que survient enfin l'occasion tant attendue — et peut-être jamais rencontrée en France — où une administration déjà constituée va pouvoir s'installer dans des locaux neufs, vastes, et spécialement conçus pour la recevoir. La maison de la radio, sur le point d'être achevée, va permettre aux services de la R. T. F. de répartir de la façon la plus efficace et la plus économique le travail qui leur incombe. Il est absolument nécessaire que pour profiter au maximum de cette occasion unique des études soient faites afin d'établir le nouvel organigramme qui permettra aux services de la R. T. F. de fonctionner dans les meilleures conditions.

Il serait extrêmement utile de consacrer un crédit spécial à une telle étude qui pourrait être confiée, comme le ferait une société privée de cette importance, à des spécialistes en organisation.

Le plan devrait prévoir l'expansion de la R. T. F., la mise en place de la deuxième chaîne et les créations d'emplois nécessités par son fonctionnement, emplois dont la nature et le nombre dépendront de la formule retenue pour cette deuxième chaîne.

Il faut déplorer une erreur dans la conception de la maison de la radio, l'absence d'un parc à voitures suffisant. Celui qui est prévu l'est pour 400 voitures, alors que 1.600 personnes travailleront à la R. T. F. et que de nombreux visiteurs et spectateurs y viendront.

La nouvelle maison offrira 4 hectares de plancher, alors que les locaux actuellement occupés par la R. T. F. ne couvrent qu'un hectare. Cela signifie que tous les locaux actuellement occupés par la R. T. F. pourront, et devront être quittés, sans pour cela que la maison de la radio soit occupée pour plus du quart de sa superficie.

Les trois quarts restants pourront donc abriter — même après d'éventuelles transformations, si les prévisions n'avaient pas été suffisantes — les services de la télévision qui sont appelés à un développement maximum. Votre commission demande que le conseil de surveillance contrôle de près l'occupation de la nouvelle maison.

Deuxième chaîne.

Enfin, le problème primordial de la création de la deuxième chaîne de télévision reste entier.

La note préliminaire du document budgétaire concernant la R. T. F. affirme que les prévisions de recettes et de dépenses pour 1962 ne comportent aucune dotation pour la mise en place d'une deuxième chaîne de télévision. Cependant votre commission des affaires culturelles a accueilli avec satisfaction la promesse de la réunion très prochaine d'un conseil interministériel consacré aux problèmes que pose la mise en place de cette deuxième chaîne et au système de financement qui sera retenu.

Il est urgent que ce problème soit tranché.

En effet, la vente d'appareils récepteurs français stagne dans l'attente de cette deuxième chaîne, et pourtant les constructeurs ont fait l'effort d'équiper leurs postes en vue de ce deuxième programme sur lequel ils ont appuyé leur publicité.

Ils ne sont pas les seuls à vouloir conquérir le marché français. Les constructeurs anglais ont, eux aussi, commencé à équiper leurs postes pour recevoir sur 625 lignes, et les constructeurs des pays membres du Marché commun sont déjà sur les rangs, puisque la définition choisie pour la deuxième chaîne est la définition européenne. Or, ces appareils étrangers sont meilleur marché que les nôtres qui ne seront bientôt plus protégés par des droits de douane suffisants. C'est maintenant qu'il faut stimuler la vente d'appareils français avant que ceux-ci aient à affronter la concurrence des récepteurs provenant des pays membres du Marché commun.

Le budget de la R. T. F. indique pour 1961 un excédent d'exploitation de 121 millions de nouveaux francs. Cet excédent devrait être utilisé pour commencer à installer la deuxième chaîne.

Si sa création à bref délai s'impose à tous les observateurs, les modalités selon lesquelles elle fonctionnera suscitent des réactions diverses selon les milieux interrogés et les intérêts en présence. Etant donné les répercussions considérables que son fonctionnement apportera dans les domaines économique, culturel et politique, nous demandons au Gouvernement de ne pas prendre de décision sans avoir consulté le Parlement.

Votre commission a pris acte avec satisfaction de la promesse faite par le secrétaire d'Etat chargé de l'information d'augmenter la représentation parlementaire au sein du conseil de surveillance de la R. T. F. où il appellera à siéger, à côté des rapporteurs généraux du budget, à l'Assemblée nationale et au Sénat, les rapporteurs spéciaux de la commission des finances de chacune de ces deux Assemblées, deux membres de la commission des affaires culturelles de l'Assemblée nationale et un membre de la commission des affaires culturelles du Sénat.

Votre commission des affaires culturelles demande avec insistance au Gouvernement de ne pas s'opposer à un grand débat au Parlement sur les problèmes de l'information, de la radiodiffusion et de la télévision.

La commission, en principe favorable à l'adoption du budget de l'information, a cependant formulé quelques réserves portant notamment sur la manière dont les services respectent l'autorité sous laquelle ils sont placés.

Elle ne se prononcera sur le budget de l'information qu'après avoir entendu sur ce sujet les précisions nécessaires.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances du mardi 7 novembre 1961 ainsi que les rapports et avis annexés.

1re séance : page **3911**. — 2e séance : page **3935**. 3e séance : page **3957**.
Rapports et avis : page **3993**.

PRIX 0,75 NF

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 26, rue Desaix.